Pablo Zulaica Parra

PAISAJEROS

Veinte viajes en tren y sus protagonistas

Prólogo de Ander Izagirre

geoPlaneta

Índice

Portada
Sinopsis
Portadilla
Sumario
Da igual adónde pero en tren
Acerca de...
1. Roberto Tally, maquinista, y su mascota
2. El buscarril y los otros habitantes de las vías
3. Un deshielo lento y silencioso
4. La India desde el suelo de un tren
5. Del nomadismo a los ‘commodities’ en la nueva Ruta de la Seda
6. El tren de los orgullosos, el último vapor americano
7. El hospital de la Vía 7
8. Viejos esplendores en la periferia porteña
9. El ‘tamagochi’ de Canfranc, el último fugitivo del Pirineo
10. El Maglev, 440 segundos en órbita por encima de Shanghái
11. Pacific Surfliner: de las misiones al Iphone por el Camino Real de California
12. Rieles en la arena: Lawrence de Arabia entre otomanos y árabes
13. El Transiberiano con Julio Verne
14. Patagonia es un estado de ánimo
15. El Chepe y los invisibles de la Sierra Tarahumara
16. La India desde el techo de un tren
17. Si el petróleo fuera agua: Irán y el ferrocarril Transiraní
18. En la ruta de las esencias (con permiso del ciclón)
19. El pequeño ‘Grand Tour’ de Sicilia: a Taormina en la Circumetnea
20. Camino de Estambul en medio de un extraño golpe
Agradecimientos
Láminas
Notas
Créditos

Visita Planetadelibros.com y descubre una
nueva forma de disfrutar de la lectura

¡Regístrate y accede a contenidos exclusivos!

Primeros capítulos

Fragmentos de próximas publicaciones

Clubs de lectura con los autores

Concursos, sorteos y promociones

Participa en presentaciones de libros

PlanetadeLibros

Comparte tu opinión en la ficha del libro

y en nuestras redes sociales:

You
Tube

SINOPSIS

Desde Noruega hasta la Pampa y desde Canfranc hasta Madagascar recorriendo también la India, la Costa Este de EE UU, Irán y Uzbekistán y muchos otros fascinantes rincones del mundo, *Paisajeros* es un libro de crónicas escrito con la convicción de que viajar en tren es la mejor manera de conocer un destino a través de sus paisajes y su gente.

Paisajeros es la lectura perfecta para descubrir tanto lugares como personas, para curiosear y para filosofar y para sumergirse, en definitiva, en la experiencia de viajar a través de las páginas de un libro para disfrutar de la mejor literatura de viajes.

Pablo Zulaica Parra

PAISAJEROS

Veinte viajes en tren y sus protagonistas

Prólogo de Ander Izagirre

geoPlaneta

A mis padres, por el apoyo,
y por enseñarme a ver lo que tenía cerca.
Al que me ofreció un techo, me contó una
historia o me indicó un camino.

SUMARIO

Da igual adónde pero en tren
Acerca de...
1. Roberto Tally, maquinista, y su mascota
   En Ciudad de Guatemala, donde hoy no ruedan trenes, el Museo del Ferrocarril lo custodian los maquinistas que operaron las últimas locomotoras. Cada panel informativo denota apego y esmero, pero hay una historia que no consta: la vida de un hombre junto a una locomotora.
2. El buscarril y los otros habitantes de las vías
   El buscarril es un viejo autobús Volkswagen adaptado para rodar sobre rieles centenarios y casi desconocido incluso en Sucre y Potosí, las ciudades que une. Es vital para que los pobladores de la sierra bajen a los mercados, y cada día parte de un extremo de la línea con el objetivo, no siempre tan sencillo, de llegar al otro.
3. Un deshielo lento y silencioso
   Noruega de norte a sur desde el asiento de tres trenes enlazados durante el mes de marzo después de unos días de autostop. Un viaje invernal desde Bodø, dentro del círculo polar, a Oslo, a través de un país de campesinos en el que brotó el petróleo y que hoy vemos idílico.
4. La India desde el suelo de un tren
   Un viaje largo y fatigoso en el tren número 16.333, uno de los cientos que, idénticos entre sí, vertebran el país de punta a punta desde los tiempos de la colonia. Un par de ojos extranjeros se lo cuestionan casi todo mientras comparten la rutina de otras muchísimas personas.
5. Del nomadismo a los 'commodities' en la nueva Ruta de la Seda *Buscando capear un asunto de visados y evitar Turkmenistán, seguimos parte de la ruta de los hidrocarburos, la nueva Ruta de la Seda, un tren internacional entre Uzbekistán y Kazajistán. Las repúblicas exsoviéticas de Asia Central buscan reforzar sus identidades nacionales, empezando por las fronteras, pero un siglo y medio de influencia rusa sigue dando forma a lo cotidiano*.
6. El tren de los orgullosos, el último vapor americano *Debido a su geografía, aislado en tierra firme, la línea de Asunción a Encarnación mantuvo a Paraguay unido al mundo. Hoy está cerrada, pero seguirla en bicicleta es un viaje a la memoria que no se logra de otra forma. Entre las ruinas de lo que fue y los deseos de futuro, sus vecinos reivindican el valor del tren —incluso si no llega— y otra forma de entender su línea.*
7. El hospital de la vía
   El Lifeline Express fue el primer tren hospital civil que hubo en el mundo y ha dado atención gratuita a un millón de personas. Con quirófanos incluidos, recorre la India desde 1991 para llegar a donde no hay infraestructura sanitaria. Trabaja a posteriori*, pero reivindica prevención, y demuestra que la salud pública solo se sostiene invirtiendo en planificación y educando sobre la salud*.
8. Viejos esplendores en la periferia porteña
   Una cita en La Plata es pretexto para atravesar el Gran Buenos Aires y viajar de una estación monumental a otra. El tren, una locomotora diésel con viejos coches de largo recorrido, se detiene para dar servicio básico a trabajadores, estudiantes o vendedores ambulantes en barrios que pueden oler a acequia o a carne asada. Así acontece la vida periférica de una capital latinoamericana.
9. El 'tamagochi' de Canfranc, el último fugitivo del Pirineo *Hasta hace poco, a Canfranc solo subía un coche a motor escuálido y con mala combustión. La línea binacional de Zaragoza a Pau, aún hoy interrumpida, se debatía entre la reapertura*

plena y su cierre definitivo. Y allí, en Canfranc, languidecía ruinosa la segunda estación más larga de Europa, un monumento descomunal que fue escenario de tramas bélicas y varias escaramuzas. Solo tras años de dudas se ha restaurado y desde 2022 es un hotel de lujo.

10. El Maglev, 440 segundos en órbita por encima de Shanghái *En siete minutos y veinte segundos no da tiempo a sentir mucho. Pero sí que el cuerpo orbita, el mundo se ve distinto y la gravedad es otra. El Maglev de Shanghái, a 431 kilómetros por hora, es una máquina del tiempo*.
11. Pacific Surfliner: de las misiones al Iphone por el Camino Real de California *Desde las carretas que recorrían el Camino Real de California hasta el Hyperloop de Elon Musk, una mirada al transporte a lo largo de 564 kilómetros de costa evolucionadísima, a bordo de un tren que aún va a tracción diésel y que no desbanca al coche*.
12. Rieles en la arena: Lawrence de Arabia entre otomanos y árabes *En 1916, en plena Gran Guerra, Lawrence de Arabia voló los puentes de la línea Damasco-Amán-Medina, abierta poco antes. Un siglo después, la estación de Amán ha dejado de ver trenes a causa de la guerra siria y, cuando un grupo de prensa recorre un tramo precario, el tren y su humareda alteran la vida suburbana. A la vez, en la lejana Medina, los saudíes ultiman el Haramain, el tren de alta velocidad para peregrinos a La Meca.*
13. El Transiberiano con Julio Verne
    Para atravesar Siberia bastaría con una semana en tren, varios libros a bordo y la estepa rusa fuera. Pero sumamos seis paradas, seis paseos y el lago Baikal, un destino milenario, además de un inesperado guía: Miguel Strogoff, el correo del zar, *escrito por Julio Verne en 1876*.
14. Patagonia es un estado de ánimo
    Mal de amores, un ferrocarril que está en los huesos y un entorno tan vacío que embriaga y aplasta. De Buenos Aires a Bariloche, sobre raíles, tres historias poco prometedoras se encuentran en un mismo viaje.
15. El Chepe y los invisibles de la Sierra Tarahumara *Un ingeniero estadounidense pensó que la mercancía de la Costa Este llegaría antes a Asia si, en vez de embarcarla en San Francisco, la hacía llegar a un puerto mexicano. El Chihuahua-Pacífico, que salvó 2500 metros de desnivel y unió Texas con Sinaloa, atraviesa las Barrancas del Cobre y muestra dos caras inseparables de México. Hoy la usan sus vecinos, quienes migran y, según esté la seguridad, más o menos turistas*.
16. La India desde el techo de un tren
    Hace poco, en la India quedaba al menos un tren que llevaba pasajeros encima. A solo una hora del Taj Mahal, este servicio de vía muy estrecha era más que un desconocido toy train*, como llaman a estos pequeños trenes históricos. Candidato a la lista de la Unesco, ante la falta de medios para la población, vivió sus últimos días sobrepasado, aunque rodando muy lento*.
17. Si el petróleo fuera agua: Irán y el ferrocarril Transiraní *En 1908, un lord británico encontró petróleo muy cerca del golfo Pérsico y, desde entonces, el crudo marcó la vida en Irán. Durante las guerras mundiales, controlar el petróleo y su transporte fue prioritario. Los gobiernos que dictaba Occidente y luego los islamistas pusieron límites estrictos a la vida diaria. Y a los problemas que hoy afectan a Irán se suma la falta de agua*.
18. En la ruta de las esencias (con permiso del ciclón) *En Madagascar, los franceses planearon dos líneas hasta la costa para exportar sus productos. Un 70 por ciento de especies son endémicas, pero mucha población pasa hambre y la urgencia por aumentar los campos de arroz ha causado la tala de gran parte del bosque. Hoy,*

gracias al tren, varios pueblos cambian fruta, madera o café por arroz. A bordo también van turistas, y aceites que viajan a Europa.

19. El pequeño 'Grand Tour' de Sicilia: a Taormina en la Circumetnea *En Sicilia, una vía estrecha de 114 kilómetros rodea el Etna en cuatro horas de viaje y acaba a solo media de Taormina, destino costero, icónico y lujoso, del primer turismo. Como esa ferrovía que los une, los pueblos del interior llevan una existencia tranquila, tal vez hasta demasiado, aunque con un ojo siempre en el Etna, símbolo de identidad, de muerte y de vida*.
20. Camino de Estambul en medio de un extraño golpe
    El intento de golpe de Estado en Turquía nos sorprendió en un autobús a mil kilómetros de Estambul, en el noreste. Allí, los militares tomaron el aeropuerto de Atatürk, desde donde debíamos volar a casa. Para evitar Ankara, redujimos el viaje en tren al tramo final y nos acercamos visitando la costa. Las playas seguían en calma y las terrazas olían a pescado frito.

DA IGUAL ADÓNDE PERO EN TREN

Desde la mesa en la que escribo, giro un poco la cabeza y veo por la ventana un apeadero. De lunes a viernes, el andén se llena y se vacía de estudiantes, trabajadoras, jubilados (somnolientos, animadas, cansados, según la hora); los sábados por la tarde predominan los grupos adolescentes y las parejas con niños pequeños; los domingos por la mañana confluyen los montañeros que salen de casa y los juerguistas que regresan. El apeadero muestra, como un electrocardiograma, los latidos de la rutina en San Sebastián.

Durante mi infancia, en las sobremesas de los domingos pasaba un tren veloz, el suelo temblaba, la cristalería del armario tintineaba y mi abuela Pepi siempre cantaba:

—¡El de Lisboa!

Los latidos crecían en una taquicardia emocionante, enseguida volvían a la calma pero dejaban una revelación que ya nunca olvidaré: estas vías que pasan bajo mi ventana llegan al extremo occidental de Europa. Y en la otra dirección, hacia el este, no solo sirven para ir a trabajar de lunes a viernes a Pasajes o Rentería, sino que siguen hasta Hendaya y París, atraviesan las llanuras europeas, alcanzan Moscú, cruzan los Urales y recorren Siberia hasta Vladivostok. Los raíles que veo desde mi ventana llegan a un puerto ruso del océano Pacífico.

Cualquier vía de tren enciende la imaginación.

Cualquiera con una pizca de curiosidad se hará las preguntas básicas del viajero: adónde me llevarán esos raíles, cómo serán los paisajes a los que conducen, qué gentes vivirán allí, cómo voy a quedarme en casa sin averiguarlo.

Cualquiera lo imagina pero no lo hace cualquiera. Para salir al mundo con la devoción de Pablo Zulaica, para recorrerlo con su exhaustividad, su paciencia y su alegría, quizá sea necesaria una infección más prolongada de la enfermedad viajera. Él sufrió primero el contagio del virus, con los trenes en miniatura y las revistas ferroviarias que compraba su padre; luego la incubación, durante esas caminatas por Vitoria en las que debía cruzar la vía del tren para ir de casa al colegio y vuelta; los primeros síntomas sospechosos, como ese juego con los compañeros de clase para anotar el paso de los trenes de mercancías y tratar de adivinar sus frecuencias, orígenes y destinos; y por fin la fiebre desatada a lomos del Interrail, aquel pase con el que los jóvenes recorrían Europa siguiendo una idea que a Zulaica se le quedó en la sangre para siempre: da igual adónde pero en tren.

De viajero a escritor hay otro paso. Dicen que la clave de las

buenas crónicas está en la mirada, y desde luego Pablo ha entrenado la suya observando durante años por las ventanas y en los pasillos de los trenes de todos los continentes. Es una mirada teñida de experiencia, contraste, crítica, autocrítica, sensibilidad, respeto y humor, que capta el detalle significativo y la historia oculta. Pero a mí me parece que la característica más peculiar de Zulaica, en la vida, los viajes y la escritura, es el ritmo.

Desde chaval entendió que la vida se manifiesta en los ritmos y sus quiebras: los trenes de pasajeros llegaban a Vitoria con regularidad, los de mercancías trazaban una sintaxis misteriosa que él intentaba desentrañar. Años más tarde, Zulaica recorría las calles de México con una mochila llena de tildes y las iba pegando en los carteles que las necesitaban, desde el anuncio farolero de la profesora que enseñaba ingles hasta la solemne placa de la avenida del ejercito. Su iniciativa, «Acentos perdidos», se expandió por toda América con comandos de guerrilleros ortográficos que perpetraban este extraño vandalismo corrector y bienhumorado. Y desde entonces imparte cursos de redacción que se titulan En busca del ritmo perdido («porque un texto con faltas de ortografía, puntuación o sintaxis se parece a una carretera llena de baches: es imposible crear ritmo y probablemente la terminaremos abandonando»).

En este libro, los trenes marcan una pauta: el trantrán, el ritmo sosegado y previsible en el que se van desplegando los países y sus habitantes, la marcha puntuada por las pausas en las estaciones, el largo tiempo regalado para sentarse y observar, esa paz y esa concentración que explican por qué el tren es un fin en sí mismo para tantos viajeros al margen de su destino. Pero Zulaica sabe que un viaje es la fractura de lo previsible. De vez en cuando la pauta salta por los aires, cuando un viajero patagónico pasa de la charla amistosa con Zulaica a la amenaza ebria de apuñalarlo, y en esa noche violenta se entienden tantas claves de un paisaje y su desolación; otras veces el propio Zulaica rompe la expectativa y renuncia al tren, se apea para entenderlo mejor, camina por el altiplano andino con un luxemburgués alucinado en busca de señales antiguas en hierros y traviesas; o escapa del vagón indio escandaloso y trepa al techo en el que viajan los viajeros en silencio (los que solo destilan palabras imprescindibles: ¡puente!, ¡rama!, avisos para que nadie muera decapitado); o pedalea cientos de kilómetros siguiendo la huella de un tren paraguayo que ya no existe, o claro que existe, existe en la narración orgullosa de las personas que lo trabajaron y que ahora son los únicos que no preguntan a Zulaica por qué lo persigue en bicicleta: ellos entienden su viaje en tren sin tren, ellos son los mejores lectores.

En los trenes de este libro se refleja una variedad planetaria. Los de la India son ciudades sobre ruedas, atestados, caóticos, divididos en clases sociales, cargados de comidas, olores, cantos y ceremonias espirituales; en los noruegos, los escasos pasajeros se separan para no molestarse y nunca alzan la voz más allá del susurro, entre la majestuosidad de los fiordos y la congoja de los páramos blancos. Hay un autobús salvado del desguace y transformado en tren para conectar aldeas andinas a paso de burra, hay un tren de levitación magnética que viaja del centro de Shanghái al aeropuerto en siete minutos a 431 kilómetros por hora. Hay trenes construidos para exterminar a los nativos de la Pampa, para que los nazis se apropiaran del hierro sueco, para que los peregrinos viajen a La Meca, para detenerse en ciudades de la India donde operar a los miles de enfermos que suben a los vagones-quirófano. Unos menonitas de origen centroeuropeo desmontaron su comunidad en el interior de Canadá, adonde habían llegado en tren, la montaron de nuevo en vagones y se trasladaron hasta la sierra de Chihuahua, donde ahora son vecinos de los indígenas tarahumaras: por los raíles circula y se mezcla la humanidad.

Lo mejor de Zulaica es que perfora los escenarios. No se conforma con el habitual relato romántico del viaje en tren, la nostalgia por las viejas máquinas entrañables y la idealización turística del paisaje, sino que busca a los pasajeros cotidianos con sus alegrías y miserias. En la estepa centroasiática nos presenta a los emigrantes uzbekos, azeríes y turkmenos, gentes desarraigadas y zarandeadas de las que no sabemos nada, ni nos conviene, porque suyos son los brazos infantiles y adultos que trabajan los campos de algodón en condiciones semiesclavas para que nosotros compremos camisetas baratas. En las sierras de México, con sus aldeas bucólicas y sus campesinos a caballo que saludan al tren, Zulaica se sacude el embrujo de lo «hermoso» y revela el infierno de los negocios que destripan el territorio, de los madereros ilegales y los pistoleros despiadados, la pobreza, el hambre y la mujer que muere de hemorragia durante el parto porque el doctor no se atreve a ir. Es una región dominada por la «delincuencia organizada y el *marketing*». Los proyectos turísticos expulsan a los vecinos para vender pedazos de paraíso a los visitantes. Y el propio tren en el que viaja Zulaica, el que lleva a los campesinos a los mercados, tiene una clase turista que solo se distingue por una alfombra roja, un precio más caro y una feliz inconsciencia.

Los trenes turísticos ofrecen decorados. Los trenes cotidianos enseñan el culo del mundo, las vergüenzas económicas, la explotación y la muerte de los obreros que colocaron ciertos raíles, los suburbios

feos, las zonas que nadie diseñó para ser mostradas. También ofrecen la alegría inesperada, un hermanamiento constante por encima de los discursos de odio: en las profundidades arenosas de Irán, tras un intercambio de ataúdes de guerra con Irak, Zulaica goza con la hospitalidad y las ansias de mundo de unos iraníes a los que quizá imaginábamos hostiles y fanáticos. En Madagascar abandona el vagón reservado a los turistas, desde el que los pasajeros van disparando fotografías a quemarropa a los niños pintorescos, y lo que distingue a Zulaica no es su juicio moral (nunca juzga demasiado, él mismo no sabría exculparse de ciertas distorsiones que un viajero privilegiado siempre produce en su entorno), lo que le distingue es su capacidad para mostrarnos la vida: renuncia a las postales panorámicas y en el vagón de los pasajeros locales encuentra a Annick, una agricultora joven que lucha por su proyecto de cultivo responsable y exporta aceites esenciales, con aventuras que dicen tanto sobre África y tanto sobre Europa. Para ella, el tren es la vida.

Para Zulaica acaba siéndolo. El escritor Cees Nooteboom estaba cansado de que le preguntaran por qué viajaba tanto, si acaso huía de algo. Él respondía que sus viajes representaban lo contrario de una huida, eran su mejor manera de observar, aprender, meditar, asombrarse, su inmersión más profunda en la vida. Quizá el que huye es el que se queda en casa, decía, porque no quiere enfrentarse a la «amarga sabiduría» que dan los viajes. «A mí me da igual quién sea el héroe», escribió Nooteboom, «lo importante es que cada cual siga los dictados de su alma». Zulaica sigue los latidos de su corazón, que en este libro se funden con el traqueteo del tren.

ANDER IZAGIRRE

«Hay una gran diferencia entre viajar para ver otras tierras y viajar para ver otras gentes. El primer objetivo lo eligen buscadores de curiosidades. Para ellos, el segundo objetivo es accesorio. Para aquellos que filosofen, debería ser lo contrario.»

ROUSSEAU

ACERCA DE...

Acerca del tren

Al principio fueron los rieles, luego la caldera de vapor, las bielas y, finalmente, fue el tren. El tren sacó a bienes y pasajeros de la fatiga de los caminos, colonizó tierras lejanas y desarrolló la industria hasta el punto en que el progreso de un país podía medirse en kilómetros de vías. Las primeras líneas se tendieron para el transporte privado de materias primas. Luego, algunos gobiernos rescataron otras en apuros, unificaron tramos y se establecieron redes que movían carga, tropas o viajeros. Pero en los años sesenta del siglo xx, el auge automotriz y la búsqueda de la eficiencia decretaron el cierre de muchas vías. El tren de pasajeros casi nunca es hoy rentable, pero sigue haciendo que muchas sociedades fluyan. En algunos países, las políticas de vertebración del territorio mantienen subvencionadas viejas líneas, mientras otras se museízan, se vuelven vías verdes o simplemente se abandonan. Pero en otros, las carreteras no son una alternativa fiable, y las vías siguen dando a ciertos pueblos su razón de ser y un servicio tan precario como indispensable.

Por eso, el tren ha visto y sigue viendo pasar sobre rieles la vida de muchas gentes, y solo puede verse como mero vehículo si lo miramos de pasada. A poco que observemos, lo encontraremos inmerso hasta el fondo en la concepción de sistemas económicos, en la conformación de los países o en el origen de conflictos bélicos; en un plano más corto, el tren es central en asuntos de identidad de clases, pueblos y regiones, o hasta en el origen de clubes de fútbol. Últimamente, el tren es lamento recurrente de pueblos desatendidos, detonador de proyectos turísticos o vanguardia tecnológica, porque la superpoblación o los excesos ambientales piden al ferrocarril —con o sin carril, con ese u otro nombre— que dé nuevas respuestas.

Acerca de 'Paisajeros'

Paisajeros es un libro de crónicas que se recrea y ahonda en la experiencia del tren, y está escrito con la convicción de que no hay otro medio que se parezca tanto como él a un destino en sí mismo. Por alguna razón, el tren se presta más que otro transporte a expandir la idea del viaje: por fuera, se cuela en las zonas menos lustrosas de pueblos y ciudades y, a espaldas de neones y carteleras, nos muestra al desnudo otras formas de vida. Dentro, el traqueteo de las ruedas funciona como una hipnosis y, con su arrullo, las pulsaciones se relajan, la mirada se va lejos y el pasajero se ensimisma. Así, también genera un espacio neutral donde el tiempo pasa lento y su atmósfera predispone igualmente a que las personas se abran, compartan y convivan. A bordo, conversaciones, pensamientos y hojas de libreta

van pasando conforme uno descubre, entre bambalinas, las claves del paisaje.

Frente a la visión de un medio para alcanzar algo (un lugar, una hora de llegada), el tren se propone en *Paisajeros* como un objetivo en sí mismo, como un personaje que vertebra otros relatos. No deja de ser un escenario, una excusa para colarnos en vidas que desconocemos, pero al comparar unos y otros viajes, ya sea por similitud o por contraste, conforma otra manera de entender los territorios a los que sin duda ha dado forma.

Estas crónicas están narradas desde butacas, locomotoras, verandas, suelos o techos de trenes, y también desde las propias vías cuando siguen trenes que hoy no pasan. Hay lujo y suciedad, hay primera clase, segunda clase y clase polizón, «viajar de mosca», como refiere en *El tren pasa primero* Elena Poniatowska. Pero también hay depósitos de locomotoras y salas de espera, autobuses, hoteles y cafeterías, centros y periferias de ciudades, y también hay pueblos, muchos pueblos, porque el tren también es todo eso. *Paisajeros* no es, desde luego, una defensa incondicional del tren, ni tampoco es un proyecto lacrimógeno. La nostalgia está presente en varios textos pero no es un objetivo en sí, ni siquiera para los propios agraviados. En *Paisajeros* aparecen expertos en alta velocidad que desaconsejan nuevas líneas o lugareños que defienden que el tren nunca debió haber pasado por ahí.

Acerca de la escritura

Paisajeros también busca analogías entre el viaje, el viajero y el proceso de escritura, porque escribir es una manera de pensarse y el libro, resultado de ese pensamiento.

Hay mucha literatura de viajes escrita por autores de renombre, y a menudo incluye viajes en tren, pero ha sido considerada obra menor o, en todo caso, más útil para conocer sus biografías que valorada por sí misma. Por otro lado, el tren, sus vías, son un reclamo infalible en carteles de películas y portadas de libros. Pero me parece que, al menos en castellano, aquel *noséqué* extra que se atribuye a un viaje en tren se reduce, a menudo, al misterio de una historia de ficción o a la narración aséptica de las revistas de lujo. Y esto es algo raro en una industria donde, paradójicamente, cada vez se da más valor al hecho de contar historias —lo dicen las marcas, lo dicen Facebook e Instagram—. Me parece, en fin, que desde que viajar es nueva medida del lujo cabría esperar más libros de viajes.

Este libro viene de lejos. De pequeño, el primer regalo que recuerdo fue un tren de vapor a escala de la extinta marca Ibertrén que daba vueltas y vueltas. Años después, como nuestro colegio de

Vitoria estaba cerca de las vías, un amigo y yo tratamos de completar los horarios de los trenes de mercancías al oírlos desde clase. Después, lejos de los guardas, nos acercábamos a la estación a poner monedas en los rieles y a ver cómo quedaban luego, o bien a fotografiar trenes con una camarita Kodak. Luego vinieron las maquetas con sus vías, estaciones, árboles y personas, y más tarde los viajes con amigos. Y con ellos los interraíles, y entonces era Europa entera la que tratábamos de reducir a un mapa de líneas rojas. Pero al fin, ya periodista, encontré en los trenes mucho más. Seguía recordando algunos números de serie y fabricantes; sin embargo, iba abriendo el plano y, a la vez, empecé a encontrar historias.

La propia idea de *Paisajeros* nace de otros libros. Primero vino *La libertad es un tren*, un libro publicado en los años noventa y que leí hace mucho en Argentina, sobre los viajes entre cobertura y cobertura del corresponsal del diario *La Nación* Germán Sopeña. Luego, un regalo de mi madre me abrió a los viajes de Paul Theroux, de los que me quedé con una idea: Theroux viajaba buscando trenes, pero encontraba pasajeros. Las lecturas de ambos me acompañaron a lo largo de las crónicas y, al cabo de los años, tuve la suerte de asistir a un taller del mismo Theroux. Antes me topé con un ensayo de Javier Maderuelo sobre arte y paisaje. Él cita al filósofo alemán Martin Seel, que define el paisaje como un «espacio que acontece», que no es lo que comúnmente llamamos naturaleza, sino una construcción y una interpretación humanas. Y di también con *El turista*, un ensayo atemporal del sociólogo Dean McCannell escrito en los años setenta a partir de la intervención de un estudiante iraní que se levanta en plena clase y dice: «¡Todos somos turistas!». Por alguna razón ardemos de necesidad de distinguir a un turista de un viajero, pero lo más probable es que a veces seamos viajeros y a veces turistas.

De estas veinte crónicas, seis han sido publicadas en distintos medios —las correspondientes a los capítulos uno, seis, siete, once, catorce y diecisiete, que han aparecido en *El País*, *El Mundo* (España), *El Universal*, *Travesías* (México) o *ABC Color* (Paraguay)—, con un enfoque dado y límite de espacio. Ahora se han ampliado ligeramente para que los textos respiren y para incluir algunas reflexiones. El resto, menos rígidas, se recrean en subjetividades del viaje, en el plano exterior del tren, el interior y a menudo el subjetivo. Los momentos dedicados a la introspección —lectura o escritura, o el mero ensimismamiento— conforman una tercera dimensión, la creadora, la que aglutina el viaje.

Acerca del viajero

A estas alturas ya debe de haber quedado claro que *Paisajeros* es, ante

todo, un pretexto. Un pretexto sobre ruedas para contar contextos mediante viajes de terceros. Sería deseable que el lector se bajara de *Paisajeros* como uno se baja de un tren tras un viaje lejano: en un lugar mejor, siendo algo más sabio, y habiendo visto, escuchado o compartido más. Y habiéndose cuestionado a sí mismo. Hippolytte Taine decía que viajamos para cambiar de ideas. Pero escribir de viajes, como viajar, está lleno de trampas. No hay que irse al extremo del suizo Burkhard, que descubrió Petra para Occidente disfrazado de beduino, para entender que la mera presencia de un viajero quiebra la rutina del lugar, que él también se convierte en elemento exótico y que su forma de interactuar, no necesariamente adecuada, generará otras reacciones fuera de lo convencional del sitio.

E incluso cuando aparentemente no suceda nada a bordo, el viajero que solo está de paso —otra acepción de «pasajero»— interpretará la realidad de forma muy distinta a la del usuario habitual o la del trabajador del tren. Su distancia insalvable frente al hábito puede, desde luego, aportar lucidez a cuestiones del lugar, pero esa misma distancia es un muro invisible a la hora de aproximarse a la idiosincrasia y los modos de los lugareños, y he aquí el peligro. *Paisajeros* trata de moverse en ese espacio con el riesgo de un patinazo como parte inherente al viaje. Y aunque el libro aspira, como entiendo que es común, a no caer en la trampa de lo exótico, el viajero debe asumir que al dejar su espacio de confort viaja con su circunstancia y que no puede dejar de ver el mundo a través de ella; «… sus circunstancias vitales que lo enredan y confunden», escribe en *Orientalismo* Edward W. Said. Y el propio Said añade: «Nadie ha inventado un método que sirva para aislar al erudito de las circunstancias de su vida». Cuando algo nos confronta demasiado y toca nuestros cimientos, a veces es inevitable volver a puerto conocido, cerrar filas en torno a la cultura que lo modula a uno. Pero reconocerlo es necesario. En *Paisajeros*, tres crónicas por la India son sospecha suficiente de que hay un trecho del dicho al hecho. Si nueve meses pueden ser un buen tiempo para empezar a conocer un país, son nada en medio de una tradición milenaria como aquella. Por eso, a riesgo de ser poco valiente, quizás este libro debería comenzar con una renuncia. Aun así, la afirmación de Taine sobre el viajero podría validar su posición, porque a este libro le sucede igual que a la noción entera de orientalismo: hablará mucho menos de otros mundos que del nuestro propio.

Acerca del viaje

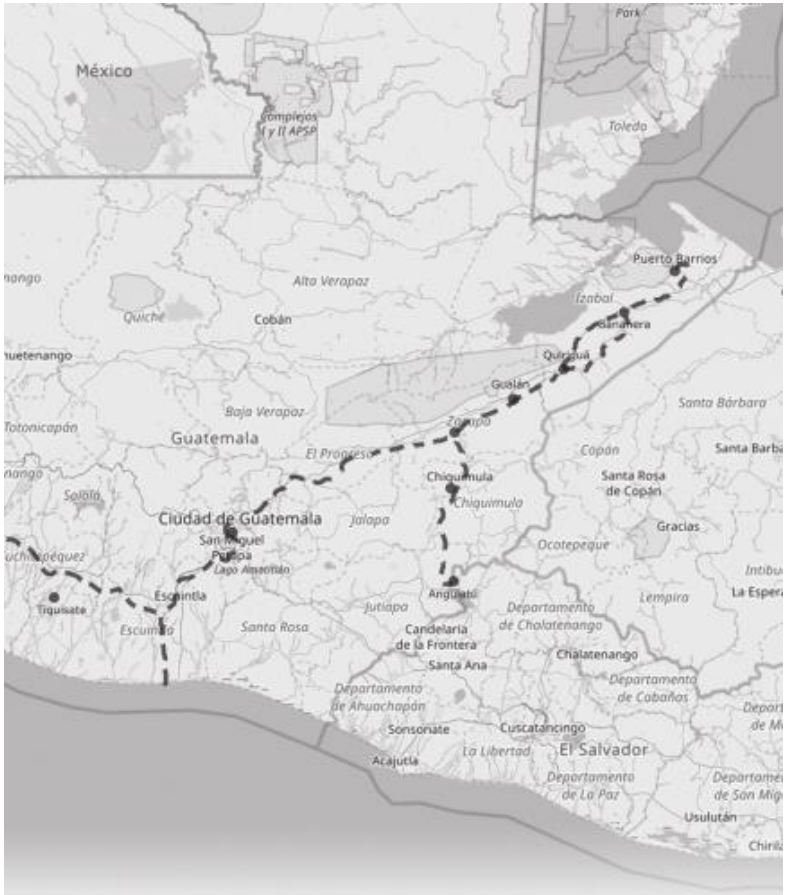
Cuando uno viaja, viaja a un lugar, pero no menos viaja a un tiempo. La estación del año, las celebraciones o la situación política hacen de

los momentos lugares irrepetibles en el tiempo. Sin ir más lejos, los contextos narrados en este libro ya no existen: ahora, en México se ha aprobado el Tren Maya, un proyecto que, de concluirse, cambiará la percepción de los mexicanos hacia el tren; en Arabia Saudí ya circula el Haramain, el tren de los peregrinos que imaginó un pachá en Constantinopla; y desde el 25 de enero de 2023, bajo nieves del Pirineo, el renacido Canfranero no llega exhausto a una ruinosa estación de montaña entre hierros doblados y almacenes mohosos, sino al mismo edificio, sí, pero reabierto como hoel de cinco estrellas.

El propio viajero, como cualquiera que escriba y retome textos viejos, asume que también él es un ser cambiante. Descartes, como cuenta Georges Van Den Abbeele en *Travel as Metaphor. From Montaigne to Rousseau*, trató de dar con la «verdad» de tres maneras. Primero la buscó en los libros. Luego temió volverse loco y decidió alejarse de su casa, pero, a riesgo de olvidarse de quien era, regresó a la chimenea de su hogar para seguir pensando. Y con el tiempo, uno va soltando lastre. Con el tiempo entiende, por ejemplo, que hay algo intrínsecamente bueno en ser flexible. Que igual que un monumento no visitado o una foto no hecha no pueden —no deberían— determinar un viaje, a veces es bueno tomar un tren, pero otras veces es bueno perderlo. Literariamente, uno tiene siempre un norte, una dirección, un destino, pero sabe que a menudo resulta más productiva una dificultad, un giro en el camino. De inmediato, los caminos no tomados se convierten en posibilidades, emprenden otro viaje literario, mientras los problemas ponen en juego a uno en el mundo, mitigan su condición de pasajero y lo implican irremediablemente en un paisaje del que hasta el momento no ha creído formar parte.

Algunos de los viajes aquí narrados nacieron de elecciones personales y otros, en cambio, de circunstancias de vida —el libro mantiene una deuda, por ejemplo, con África—. Pero al final, solo el viaje físico termina, y *Paisajeros*, que se nutre de muchas idas y vueltas, se apoya en una verdad impepinable: antes de regresar a un sitio es necesario haberse ido. Eso, por definición, suma el antes y el después al viaje. Que algunos de ellos tomen forma de libro no es sino un deseo de ampliarlos al desmenuzar la experiencia, compartirla y repensarla.

◆ País: GUATEMALA
◆ Línea férrea: ZACAPA-ANGUIATÚ
◆ Otros lugares: Puerto Barrios, Bananera, Quiriguá, Chiquimula



UN RESCATE EN GUATEMALA

1

ROBERTO TALLY, MAQUINISTA, Y SU MASCOTA

Roberto Tally, como cualquier otro ser humano, también podía perder una mascota. Si sucediera, los vecinos se enterarían pronto porque el barrio estaría empapelado con carteles con su foto. Roberto no repararía en las horas de búsqueda, ni mucho menos en los gastos de impresión, y todos, al menos todos los que tienen mascota, comprenderían el empeño.

Ahora, aunque Roberto no ha perdido nunca un animal, quizá sea un poco más fácil entenderlo: la mascota de Roberto pesaba 87 toneladas, era absolutamente incapaz de regresar a casa por sí sola y, además, se la habían robado y llevado lejos. Pero ¿solo un ser vivo es digno de ser querido? ¿Hasta dónde alcanza el apego de los hombres por aquello que conforma su día a día? En 1986, un puñado de ferroviarios guatemaltecos llegó hasta los confines del país y convirtió un intento de rescate en un asunto nacional. Su mascota era una locomotora.

Conocí a Roberto en el Museo del Ferrocarril de la plaza Barrios, una estación que había pertenecido a la extinta empresa Ferrocarriles de Guatemala —FeGua—, en plena capital chapina, y pensé que el empleado que estaba viendo en el andén de espaldas tenía que ser él. Llevaba un peto vaquero con camisa blanca y manga corta, visera negra de ferroviario y pañuelo rojo al cuello, igual que en la foto de un periódico local que había expuesto allí. Acababa de salir al andén a través de una puerta de vagón reutilizada, probablemente la única parte rescatada de un vehículo viejo, en el pequeño centro de documentación del museo. Era la hora del cierre y el responsable del museo me apremiaba para que saliera. Pero traté aún de acercarme, y me alivié al oír su voz.

—Roberto Tally, para servirle.

Por lo que acababa de leer en el artículo, estaba ante uno de los más experimentados maquinistas que hubo en Guatemala, que había heredado el oficio de su padre y recorrido miles y miles de kilómetros al frente de un puñado de locomotoras de vapor antes de que la empresa echara el cierre. Tras años de operaciones de FeGua, una serie de problemas legales con los inversores estadounidenses se había enquistado y terminó deteniendo los últimos trenes. Primero habían

sido los de pasajeros y poco después los de carga.

Pero ahora veía que, con los años, al menos un pequeño grupo de maquinistas, fogoneros y «brequeros» había sido contratado nuevamente con una nueva misión: velar por las descomunales piezas del museo, merodear entre las máquinas, limpiarlas, si acaso, cada puñado de días. Menos es nada, debieron de pensar, resignados, porque en el país no volvía a rodar un tren y ellos mantenían un empleo. Sin embargo, para Roberto no había sido sencillo quedarse en vía muerta. Así que pronto se vio contando a niños y adultos las historias que vivió en aquellos días de tizne, óxido y grasa.

Fue fácil, pues, echar a andar las historias de Roberto. Era la hora del cierre, pero los demás ferroviarios, sentados en un viejo carrito portabultos de esos del servicio postal, escuchaban y aportaban detalles de vez en cuando en lugar de irse a sus casas. En aquel ambiente entré pronto en confianza y, en una de sus pausas, me giré hacia ellos sin sospechar qué detonaría lo que estaba por decir.

—Deberían ver ustedes una película uruguaya que salió hace años, se llama *El último tren* —solté en cuanto me acordé de aquello.

La película, traducida también como *Corazón de fuego*, trata de unos exferroviarios que están a punto de perder su vieja y querida máquina de vapor, porque unos estudios de Hollywood se la quieren llevar. Federico Luppi, Héctor Alterio y Pepe Soriano son los buenos, y Gastón Pauls, el malo. O uno de los malos, porque, como las autoridades son cómplices del expolio, a los jubilados no les queda sino robársela como ellos saben: por la vía del tren.

Entonces, la cara de Roberto cambió. Dijo que conocía la película. Se la había prestado un conocido y entre sus compañeros era el único que la había visto. Y no solo reconoció, categórico, que le había gustado. De pronto, clamó al cielo.

—¡Esa película tenían que haberla hecho aquí!

Al principio lo tomé por un arrebato chauvinista, comprensible porque, para estos hombres, igual que para los protagonistas uruguayos, sus locomotoras eran símbolos de una vida y de una lucha. Habría material para rodar, y ferroviarios, también. Pero cuando Roberto se giró y miró a las vías empecé a dudar.

—Ven otro día y te lo cuento con detalle —dijo después, porque en el museo ya no quedaba nadie.

Entonces me contuve, renuncié a sonsacarle, aunque pregunté una y mil veces qué días iban a estar allá. Proseguiría con mis planes de visitar el lago Atitlán y dejaría que aquello reposara. Aquella historia merecía ser escuchada con más tiempo y, desde luego, ahora me quedaba claro que Roberto y compañía no se iban a ir muy lejos.

El primer tren que existió en Guatemala había circulado en 1880 en un ramal muy corto. Por décadas, el país fue coto casi privado de la United Fruit Company, el emporio bananero que hizo del Caribe un huerto. Ya en 1904 lograba un acuerdo muy favorable con el Estado guatemalteco para construir y operar un ferrocarril de vía estrecha, y en 1936 compró una parte esencial de International Railways of Central America (IRCA). Desde 1912, IRCA era dueña de la práctica totalidad de líneas guatemaltecas y salvadoreñas, y la United Fruit Company logró así monopolizar los precios de las exportaciones del país, incluidas, por ejemplo, las de los productores de café.

La injerencia de la United en la política nacional llegó a un punto en que el país inspiraría el término de «república bananera». Aunque operaba en Costa Rica, Nicaragua, Cuba, Jamaica, Colombia o Panamá, la empresa, con sede central en Nueva Orleans, llegó a controlar el 40 por ciento de las tierras guatemaltecas, y cuando un levantamiento popular hizo posibles dos gobiernos democráticos, acusó de comunista al segundo y en 1954 la CIA lo depuso. Guatemala iba a vivir más de tres décadas de guerra civil a la sombra de la Guerra Fría. En ese contexto, organizaciones como el Sindicato de Acción y Mejoramiento Ferroviario (SAMF) se habían ilegalizado.

En Guatemala, al revés que en todo el mundo, el ferrocarril era tan fuerte que durante un tiempo había logrado lo inaudito: que no se construyeran carreteras. Pero, cuando surgieron, IRCA y la United fueron perdiendo beneficios. Y en 1968, al fin, IRCA terminó la concesión y devolvió sus bienes al Estado. Así es como nació FeGua, la empresa pública que en adelante operó trenes de pasajeros y de carga como los que llevó Roberto.

EL RESCATE

El lago Atitlán y su entorno son un pedazo del Edén perdido en Guatemala, y de allá no es fácil marcharse. Tardé en volver una semana, y cuando Roberto me recibió pareció ansioso, aliviado de verme, como si lo hubiera dejado allí plantado. Hacía tres años del último servicio turístico realizado por un tren en el país —lo había guiado él mismo— y más de diez desde el último viaje comercial. Para él, compartir las historias de riel podía ser lo más parecido a conducir un tren de nuevo. Así que, por mi parte, tomé papel y pluma y le di luz verde.

—Aquello ocurrió en 1986, en el ramal entre Zacapa y Anguiatú —dijo, y explicó que era el que unía Guatemala con El Salvador—. Los

ánimos estaban muy crispados porque el cambio a tracción diésel había significado dejar fuera no solo a las locomotoras, sino a miles de trabajadores.

La conversión del sistema había empezado en los años sesenta, pero en los ochenta aún se vivía un momento doloroso porque FeGua estaba ya cerrando algunas vías y se despedía definitivamente del vapor. El cambio de tracción, con la irrupción de los automatismos, significaría al cabo de los años prescindir de las manos de un tercio de la plantilla de la empresa, que entonces tenía unos seis mil hombres. Y basta un ejemplo para medir los ánimos: las cinco primeras locomotoras diésel de la serie 600 habían tenido que esperar cinco años en los talleres de la localidad de Tiquisate, a salvo de la cólera de los propios trabajadores, que incluso habían intentado prenderles fuego para evitar lo irremediable. La llegada del diésel estaba siendo dramática. La compañía había vendido años atrás las primeras locomotoras desguazadas. Era sabido que hacía negocio con el hierro del vapor, pero había declarado que la 34 y la 84 estaban aún en buen estado.

—Y un rumor comienza a correr como la pólvora —informa Roberto, metiéndose en su papel de agraviado—. ¡Se llevaron la 34 y la 84 a la frontera sur, las venderán como chatarra!

Ahí volvía otra vez el maquinista, a los mandos de su historia. Alguien del sindicato comprobó entonces que las locomotoras no estaban en su depósito habitual. Lo que se hablaba en los corrillos había resultado cierto. Inmediatamente, desde el sindicato llamaron por telégrafo al puesto de mando de Puerto Barrios, la cabecera ferroviaria de la costa del Caribe, trescientos kilómetros al este de la capital. Allí, dijeron, no sabían nada. Contactaron entonces con Bananera, otro centro de mando intermedio, pensando que quizá las habían visto pasar. Ambas locomotoras eran aptas para las plantaciones de la United Fruit Company, donde otrora prestaron servicio tanto de mercancías como de pasajeros, aunque sus trenes cargueros llevaban prioridad. El personal de Bananera respondió que no se las había visto en ninguno de los ramales de la zona, ni en el que llamaban de Motagua, ni en el de Bobos.

—Y entonces comenzaron a peinar la línea del tren. Hablan a Quiriguá, y nada. ¿Gualán? Tampoco.

En Gualán les aseguraron que por allí no habían pasado, que era imposible siquiera que las hubieran remolcado por carretera. Hasta que telegrafiaron a Zacapa, aproximadamente a mitad del camino hacia El Salvador, de donde parte el ramal que llega a la frontera.

—*¡Ocá!* —así dice Roberto—. *Ok* es la señal que confirma que sí.

¡Que pasaron en dirección a El Salvador!

Se informó a Zacapa de la razón de ese traslado, y en ese momento les llegó la noticia que esperaban evitar: la 84 ya estaba en el país vecino.

Los trabajadores estaban desconcertados. Tras años ilegalizado, el SAMF, el sindicato, era un grupo poderoso, el único que podría, según Roberto, detener la operación. Y en un arrebato de orgullo, decidieron darlo todo para rescatar la 34.

Sin tiempo que perder, desde Zacapa se ordenó preparar una locomotora diésel serie 900, que saldría con personal del sindicato a bordo para intentar dar caza a la 34 en el ramal de El Salvador. Con la diésel ya en la vía, desde la base, el telégrafo seguía trabajando.

Y también Roberto, hecho ya un catálogo de voces, que impostaba cuantas fueran necesarias.

—¿Chiquimula? ¡Sí, pasaron por aquí hace dos días! ¿Ipala? ¡Sí, y deben de estar ya casi en la frontera!

La distancia desde Ipala hasta el límite internacional era solo de 37 millas. Treinta y siete millas equivalen a unos 60 kilómetros, pero no es solamente eso. Es, también, otra prueba de la penetración del negocio anglosajón, que impuso en Guatemala su sistema de medidas.

Igualmente, y debido al estado de la vía, 37 millas significaban casi tres horas de camino. Ese promedio, que sin contextualizar se ve ridículo, jugó a favor de los ferroviarios. Pero la diésel 900, seguramente por encima de toda velocidad conveniente, no se detenía por nada. Me pregunto si a bordo de la 900 se habían parado a pensar en la paradoja que les reservaba el tiempo. La única manera de salvar aquella vieja locomotora pasaba por la velocidad de la que había llegado allí para enterrarla, una flamante diésel de transmisión eléctrica.

La 900 alcanzó Santa Rosa, un alto desde donde se divisaba ya la planicie fronteriza, y se lanzó ladera abajo detrás de su objetivo hasta el límite internacional de Anguiatú. Ya en el llano, en el confín de la línea, los accidentales pasajeros de la 900 divisaron su objetivo: una locomotora Baldwin de 1890 que estaba a metros de terminar sus días en una fundición salvadoreña. Inmediatamente saltaron de su diésel, y armados de durmientes —traviesas—, hierros y piedras, instalaron una barricada, trabaron la vía delante de la 34 e impidieron que cruzara la frontera.

Un hombre nervioso, contrariado, apareció gritando desde el otro lado. Era el comprador.

—¿Qué hacen? ¡Nosotros las adquirimos como chatarra! ¡Ya no valen nada, van para una fundición de El Salvador!

Frente a él, los rieleros no debieron de mover una pestaña. Hubiera sido interesante saber si el comprador era un malo malísimo y pretendía escabullirse de aquello mediante una fuga apresurada, o si aquel hombre solamente compraba fierro viejo y nunca se le pasaron por la cabeza los lazos invisibles que un puñado de hombres podían tener con aquella chatarra de noventa y seis años. La memoria y el relato oral no son buenos reteniendo los matices. Pero quedaba claro que aquella chatarra no iba a pasar fácilmente la frontera.

—¿Están ustedes locos? —Roberto imitaba a los recién llegados—. Son reliquias del Ferrocarril Nacional de Guatemala, ¡y esta de aquí no pasa!

La operación quedó trabada en aquel mismo lugar. El bloqueo frontal por parte del sindicato —y, sin duda, otros hilos que ya estaban moviendo en la distancia— logró detener el proceso el tiempo suficiente para que la autoridad llegara. Como Guatemala no es muy extenso, se le puede aplicar aquello de «pueblo chico, infierno grande». Quizás el telégrafo hizo el resto, y junto a la autoridad, cuenta Roberto, apareció en persona el presidente. Así es como la fuga quedó desbaratada.

Al fin, llegó la hora de esclarecer lo sucedido y depurar responsabilidades. Hubo varios despidos y, según él, hasta se encarceló a los responsables de iniciar la transacción, acusados de venta de patrimonio nacional.

—Y aquí la tienes, detrás de ti, a pesar de aquello —dijo él, señalándola—. Y del incendio de 1995, que destruyó parte de la estación y la alcanzó, hasta que los bomberos la rescataron del fuego por segunda vez.

Roberto contaba que, después de todo aquello, la 34 aún había vuelto a las vías. Tiró sin contratiempos del Tren de la Alegría, un popular servicio que llevaba entre marimbas, cohetes y payasos a niños y familias enteras hasta Amatitlán, otro concurrido lago a 27 kilómetros de Ciudad de Guatemala. Eso había permitido que él y algunos de sus compañeros pudieran seguir trabajando por un tiempo.

Él no había sido parte del contingente de rescate. El incidente fronterizo lo sorprendió lejos, en Puerto Barrios, en la costa del golfo. Pero no era algo que lamentara, ni tampoco que hiciera cambiar mucho el relato, porque Roberto tenía sentido de gremio. Celebraba la hazaña de sus compañeros y subrayaba la épica relatando la historia con gran énfasis. Lo que parecía innegable era que nadie conocía como él las dos locomotoras. Las había visto alimentarse con madera, con carbón y después con fuel; se sabía de pe a pa las cifras que les correspondían, sus medidas, capacidades y velocidades. Y dejó caer

que, de ser posible, el honor de prender algún día la 34 podría corresponderle a él. Parecía que aguardara allí la llegada de ese día. Mientras tanto, desde que en 2004 se había inaugurado el museo, recreaba con brío los días del riel y, si se le preguntaba, también desempolvaba los de su 34. De momento, él viajaba y seguía haciendo a otros viajar.

El futuro

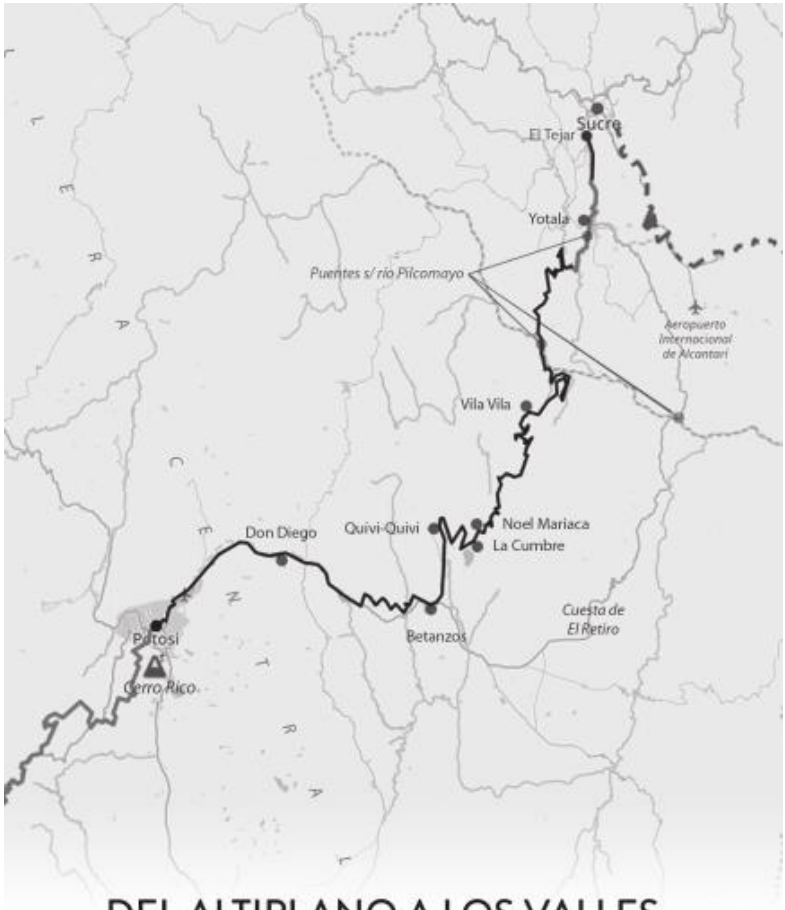
La prensa de esos días contaba que se avecinaban cambios. Que una compañía coreana había propuesto a Guatemala un ferrocarril nuevo para 2015 y estaba en negociaciones. El objetivo era crear el Corredor Mesoamericano, que arrancaría en México y conectaría todo el istmo de Tehuantepec. Él y los demás leían las noticias con cautela. Se habían dado algunos pasos y era imposible no soñar, porque no sería la primera vez que un nuevo tren acudía a rescatarlos. Pero se repetía el problema con las concesiones, y cinco años después, a inicios de 2017, la primera de ellas continuaba en obras.

Una vez, alguien le contó a Roberto que había visto la 84 en Eurodisney. «Quién sabe —había dicho él—, también puede estar fundida ya desde hace tiempo.» De momento, él miraba arriba como para asegurarse de que las 87 toneladas de la 34 seguían en su sitio, y añadió: «Ya no se oye su silbato, solo la campana, pero pronto se lo escuchará de nuevo». Me pareció que hablaba como quien tiene fe ciega en la sanación de un enfermo en coma y está convencido de que contarle cosas ayudará a que vuelva. A su lado, yo era un aficionado a los trenes, pero también un ateo avergonzado aliviado en parte por el optimismo ajeno. Quizá lo percibió Roberto, y quiso aclarar que, si aquello no funcionaba, no se iría de vacío.

—Es que recordar es vivir de nuevo —dijo, casi excusándose.

Con eso sí estaba yo de acuerdo. Lo mismo era escribir. Lo veía con su atuendo, lo oía hablar y sentía que podía ser perfectamente 1986. La 34 era su mascota y Roberto seguía siendo maquinista.

◆ País: BOLIVIA
◆ Línea férrea: RÍO MULATO-TARABUCO
◆ Tramo recorrido en tren: SUCRE-POTOSÍ
◆ Otros lugares: Uyuni, Quivi-Quivi, La Cumbre, Noel Mariaca, Vila Vila



DEL ALTIPLANO A LOS VALLES, EL HÁBITAT DEL CARRIL BOLIVIANO

2

EL BUSCARRIL Y LOS OTROS HABITANTES DE LAS VÍAS

La recepcionista del Alojamiento Guadalupe, en el centro de Sucre, respondió al darme mi llave que la estación central llevaba años cerrada.

—¿Que hay tren a Potosí? —se extrañó, y puso cara de póker—. Debe de ser algún día especial.

Yo no había mencionado la estación central, ni tampoco ningún tren. Pero así las cosas, no le expliqué que al día siguiente, miércoles, volvería por vía a Potosí. Le dije lo poco que sabía: que mi punto de partida estaba en Sucre. Que de allá, de algún lugar en las afueras, salía el buscarril.

—Pero no será un tren —insistió.

Rendido, dejé sobre el mostrador el billete usado de los Ferrocarriles Andinos con el que acababa de llegar de Potosí. Al fin, consultó a un hombre que estaba allí y convinieron que debería tomar el colectivo de la línea 4. Me dejaría ya saliendo de Potosí, donde la ruta se cruzaba con la vieja vía.

El buscarril

Ese martes, al alba, en el otro extremo del recorrido había hecho frío. Fuera del hangar, en la parte baja de la ciudad de Potosí, un letrero indicaba 3906 metros de altitud. Dentro, alguien lanzaba hacia arriba un cubetazo, el agua estallaba en los vidrios de un minibús y salpicaba alrededor. A las siete y cuarto aquello, un viejo Volkswagen vacío, seguía caldeándose con el motor al ralentí sobre un foso y dos rieles. A las ocho, una campana tañía en la estación y el andén se vaciaba. Tras un bramido de humo negro, con la parrilla desbordada y muchos sombreros de hongo a bordo, echaba a andar el buscarril, un héroe endémico del altiplano, y sus ruedas de acero giraban en la vía rumbo a Sucre.

El antiguo minibús 201 se había escurrido con un rumor ahogado y claqueteaba en cada una de las juntas de la vía. Aquello no usaba neumáticos: delante llevaba un pequeño *bogie* y detrás el eje sencillo de un vagón muy viejo. Aunque 30 kilómetros por hora no asustaban mucho a nadie. En el primer cruce, al salir de la estación, camionetas y autobuses no tenían reparo en detenerse en pleno atasco sobre la vía

métrica y retorcida. No era posible tomarle en serio el claxon. Era demasiado agudo y se parecía al del camión de las verduras. Al frente, el buscarril lucía intactos unos tubos triangulares, un parapeto metálico que, si lo llevara un tren, se llamaría miriñaque. Pero iba tan lento que, si se topaba a alguien, todos sabían que aquello iba a frenar. Aunque tenía ruedas de acero y parecía salido de la máquina del tiempo, no era mucho más que un viejo minibús.

El buscarril es una solución a medias a la incomunicación de algunos pueblos bolivianos. Corre desde 2005 y lo opera FCA, tres letras blancas en cursiva sobre fondo azul que no se corresponden con su nombre largo: Empresa Ferroviaria Andina, S. A. Lo llaman responsabilidad social empresarial, y parece un requisito para que los exportadores de mineral operen. En su web, FCA no da detalles, pero destaca, con visión, que los paisajes podrían ser un reclamo turístico. Los turistas, de haberlos, pagarían lo mismo que el local, 25 bolivianos, menos de tres dólares. Deficitario, subsidiado y saturado, hace milagros con sus cuatro hierros y, por lo general, resuelve el papelón.

El número 201 tiene treinta y dos asientos, pero su capacidad es tan flexible como los horarios de llegada. Un hombre conduce y su ayudante hace todo lo demás. Y duermen cada noche en un extremo del trayecto y, salvo el domingo, desandarán el camino al amanecer. Excepto en los quince kilómetros más próximos a Potosí, de donde parte un tren minero hacia el Pacífico chileno, el buscarril tiene vía exclusiva hasta Sucre, la capital administrativa de Bolivia, a solo mil metros menos de altitud. Lo habitual para ir de Potosí a Sucre es tomar una flota o un autobús para bajar del altiplano a los valles por las interminables eses de El Retiro. En vez de esos 157 kilómetros de asfalto, como hace todo el mundo, el buscarril recorre 175 kilómetros por rieles de cien años; en vez de tres horas escasas de curvas temerarias, propone seis horas largas a velocidad tan lenta que uno siente que se hace viejo dentro. A cambio, se aproxima algo a las vidas montañesas del remoto oriente potosino.

Sucre y el tesoro de el tejar

No sabía de dónde salía el buscarril porque, aunque partí en él de Potosí, había llegado a Sucre en camioneta. Visité la ciudad vieja de noche, en paz, sin la polución de las combis chinas que recorren las calles bolivianas y las convierten en hormigueros asfixiantes. La zona colonial se desplegaba hermosa. Me pareció extremeña, canaria y desde luego boliviana, y estaba repleta de placas y plazas con nombres de próceres latinoamericanos: Simón Bolívar, Cornelio Saavedra o el

mariscal Antonio Sucre. En la calle Argentina, se leía: «República sudamericana fronteriza con Bolivia. Participó en la independencia de Bolivia con sus batallones auxiliares». En la calle España, el letrero contaba: «País de Europa. Colonizó gran parte del continente americano».

Ahora, miércoles, eran las 6:48 de la mañana en Sucre y faltaba más de una hora para que el buscarril saliera de El Tejar, un apeadero a 2700 metros escondido a las afueras. Al bajar del colectivo de la línea 4 caminé junto a la vía y encontré una veintena larga de personas —faldas, bombines, pacas de enseres— haciendo fila en el andén frente a una puerta. Al cabo de la fila, alguien me respondió que «a ver si» quedaban aún boletos, y yo no lo podía creer.

Un empleado asomó la cabeza por la puerta y echó un vistazo fuera. Alguien de la fila le dijo que yo iba a Potosí.

—No quedan boletos.

Debí de abrir los ojos mucho. Dije que, aunque fuera, viajaría de pie. Y también, exagerando solo un poco, añadí que casi había llegado a Bolivia para conocer el buscarril.

—¿Parado?

—Sí, claro, como sea.

Nadie en Sucre tomaba el 201 para llegar a Potosí, ni viceversa. El buscarril solo lo tomaban quienes vivían en Yotala, Ñuccu, Carvajal, Higueras, Vila-Vila, Noel Mariaca, La Cumbre, Quivi Quivi, Betanzos o Don Diego. En él iban y venían quienes visitaban los mercados urbanos desde las aldeas remotas de las montañas. El buscarril era la mejor opción porque, con escasas rutas asfaltadas, en época de lluvias no se varaba en el fango. Le pasaban otras cosas, otras muchas cosas, pero al final llegaba casi siempre.

Por eso, porque era un servicio más que básico, no me creía que en treinta y dos asientos de un vehículo que partía cada cuarenta y ocho horas fueran a viajar solo treinta y dos personas. Tres mujeres de la fila dijeron que ellas bajaban en La Higuera. Otras, que en Vila-Vila, y desde ahí tendría sitio. Les agradecí. ¡Todo era cosa de hablar! Ya en la taquilla, más calmados, el vendedor llamó incluso a Cochabamba y preguntó sobre el otro buscarril, el que iba a Aiquile, al que le habían afectado unos derrumbes.

—Que hasta próximo aviso no se sabe nada del carril —me dijo —. Es uno amarillito. Está detenido.

Aquello me sirvió para olvidar definitivamente Cochabamba. Completaría este trayecto que había dejado a medias por culpa de Roland Félix, un pasajero singular. Pero, para empezar, Roland era quien me había dicho que junto al apeadero de El Tejar había un

cementerio de locomotoras. El vendedor de los boletos miró el reloj, vio que eran apenas las 7:26 y me dijo que en la puerta que había al final del muro colindante podría encontrar a don Basilio.

Cuando salió, Basilio, el conductor titular del buscarril, me saludó de nuevo y dejó la puerta abierta. Entré directamente a un pasillo entre el muro y el hangar y avancé entre dos locomotoras desahuciadas. Calderas al aire, tapas abiertas, ruedas desbieladas y silencio. Luego vi un campo de maleza alta y una mesa giratoria con palanca manual donde, pensé, tal vez le invirtieran la marcha al buscarril. Detrás, una pequeña arboleda, otras dos locomotoras y una antigua aguada que ahora colgaba en ruinas. La escena era un bodegón marchito al aire libre. Ni resto de pintura. Todo allá era óxido.

Pero un zumbido de autobús salió de aquel hangar y, ligero cual mosquito, cruzó el patio entre las hierbas a metros de mí, con Basilio a los mandos y el tubo de escape resoplando, dispuesto a recoger a su pasaje y a trepar una vez más al altiplano.

Carlos, el joven ayudante, lo seguía a pie. Debía accionar a mano la aguja de la vía principal para que el buscarril reculara hasta situarse en el pequeño andén. Le conté que casi no logro boleto.

—Hay gente que está desde las cinco o las cuatro —dijo—. Vienen a dormir aquí. De este lado, en Sucre, el buscarril se llena.

Carlos me recomendó que corriera a echar un ojo al cobertizo. Bajo esa luz difusa, tan especial, que siempre hay en los hangares —especialmente cuando les falta alguna plancha del techo por la que se filtran rayos de sol— se guardaban dos locomotoras impecables que parecían muy potentes, pero también demasiado grandes para esta vía estrecha. La víspera, Roland me había hablado de dos Hitachi de vapor con cinco ejes motores. Y sentí que aquel era un lugar propicio para quedarme en tierra. Saltando maderos para librar fosos, di con unos viejos tornos alemanes y, en vez de la clásica mezcla renegrida de tierra, serrín, hulla y aceite, encontré un lugar que alguien cuidaba como su propia casa. Una vieja *pickup* Dogde descansaba sobre las vías con tres de sus cinco letras, «odg»; otro autobús adaptado, este más anguloso, aguardaba encima de otra vía, y un tercer buscarril estaba guardado bajo llave. Por una rendija vi un viejo Mercedes de líneas redondeadas, años sesenta como mucho. Hubiera sido, sin duda, la estrella de la vía.

A mi buscarril, al fin, terminé subiendo en marcha. Las señoras que acababan de venderme un plátano en el andén rieron cuando lancé la cáscara a la basura desde metros de distancia.

A bordo, entre el repicar de los rieles, oía a señoras reír y chismear en quechua. Cada cierto tiempo, yo aguzaba el oído y a veces escuchaba:

—Isdfgafefdgqfhvjabcvoewjzn nmscjsjcndbndbndgafgfh gringo.

Al principio fui de pie, asido a un poste, charlando otra vez con Carlos. La vía pasaba frente a un complejo militar, un amplio espacio deportivo con piscinas y lo que me pareció un frontón. Al lado había incluso un campo de golf entre los árboles y, casi enfrente, una residencia con aire de palacio gótico, con sus pináculos y todo, pero hecha de cemento y sin concluir. Carlos dijo que era la residencia de un expresidente. En El Alto, junto a La Paz, las construcciones de los *kollas* enriquecidos por el comercio y el transporte habían dado pie a un estilo emergente propio, una arquitectura multicolor llena de frontis griegos, columnas y vidrios tintados que alguien había bautizado como «estilo cohetillo». En su estridencia, eran una revisión de símbolos, colores y cultura andina. Pero este palacete, en cambio, parecía simplemente una copia desubicada de un medievo lejano. Me habían dicho que una obra, mientras no se terminara, no generaba impuestos, pero Carlos me contó que aquello había naufragado realmente.

El primer paisaje montañoso, si bien verde, era algo seco, y me recordó al Bajío mexicano. En los valles intermedios vi algunos cardones y enormes púas de agaves. Pero Carlos señaló de pronto al horizonte. Se vio fugazmente el puente sobre el Pilcomayo, como un gran juego de palillos chinos que no volvería a aparecer hasta que estuviéramos encima. Y ya en la embocadura, el vértigo fue súbito. El puente solo eran dos rieles y durmientes de madera muy elevados sobre el agua, sin siquiera pasamanos, como una larga alfombra voladora donde la gravedad no explicara del todo cómo es que funcionaba. Probablemente era el puente más viejo que existía sobre el río.

En la línea Sucre-Potosí el trabajo nunca había sido fácil. Pasamos un campamento desmantelado, paredes de piedra roja, destechados que parecían poco más que la copia a tamaño real de sus propios planos. Carlos contó que los campamentos eran muy sólidos pero ya no tenían uso. Y a simple vista era obvio que la vía tenía mucho tiempo. Había durmientes de madera, aunque también, intercalados o por tramos, otros de acero con los extremos retorcidos hacia abajo como enormes grapas. Carlos dijo que, antes de privatizarse el tren en 1996, cada cuadrilla de ferroviarios tenía diez trabajadores. Todos los días, a las tres de la mañana, el inspector de vía tomaba una linterna y caminaba su tramo en busca de piedras, troncos atravesados o rieles en mal estado. Por alguna razón no usaba radio. Y si encontraba algo,

debía correr hasta salir a algún pueblo de la carretera en busca de alguien que pasara y lo llevara de vuelta a un puesto de comunicaciones para dar el parte.

Las cosas no habían cambiado tanto hoy día. No había más que preguntar a los de Aiquile, aunque este mismo buscarril había restablecido su servicio el anterior domingo. Antes de Vila-Vila, Carlos y don Basilio se habían encontrado otro derrumbe. No pudieron pasar, ni recular, porque el buscarril no es un tren y, si abusa de la marcha atrás, se recalienta. Uno de ellos había caminado a Vila-Vila a por algo de alimento. Pasaron tres días en la vía y solo entonces despejaron el camino. En Vila-Vila al fin había una tornamesa —una mesa giratoria — y así lograron ponerlo de cabeza y regresar.

Ramiro Rengipe, un pasajero de mediana edad que viajaba de pie en el pasillo, me preguntó si hablaba vasco. Había vivido diez años en Madrid, en el barrio de Aluche. Dos meses atrás, Ramiro había regresado a Bolivia y se había traído a dos hijas nacidas en España. Señaló un grupo de casitas que se veía al frente en la montaña, sobre la vía, e indicó la suya a partir de un árbol que sobresalía entre los demás.

—De la puntita, de ahí soy. Cuando me baje, tengo que caminar un poco.

Ramiro echaba de menos el transporte público de España. Sonrió al recordar lo cómodo que iba. Sacó de su cartera un DNI con domicilio en la calle Ocaña de Madrid y el carné de conducir. Pero en Bolivia no podía conducir. Tenía el permiso español y debía homologarlo, por mucho que examinarse en España requiriese mucho más.

—Saqué los dos, teórico y práctico, a la segunda. Me quedé con el cráneo roto.

Lo siguiente que más extrañaba era Valencia. Se iba a la playa siempre que podía y consideraba que su vida ibérica era buena.

—Hasta 2007 todo estaba bien. Pero ahora allí casi no hay trabajo. Soy albañil y aquí hay mucho. En Santa Cruz puedo ganar 70 euros al día.

Me pareció mucho para la economía boliviana, pero me alegré por él. Ramiro viajaba en el buscarril con algunos familiares y se había encontrado a más. Sus parientes, que casi ocupaban medio vehículo, escuchaban la conversación y murmuraban entre ellos.

—Isdfgafefdgqfhvjabcvoewjzn español, gringo.

El segundo puente que había mencionado Roland apareció en el horizonte. Era una pasarela larguísima y muy baja, y cruzaba en medio de un arenal el río Pilcomayo, que aquí, poco profundo,

serpenteaba. El puente, de unos quinientos metros, transportó al buscarril sobre varios pilares hasta el otro lado, a siete u ocho metros sobre el agua. Carlos dijo que alguna vez el puente había sido alto, pero que el lecho se le había llenado de los sedimentos que arrastraba el río.

Vila-Vila llegó en medio de una curva y medio buscarril se vació. Yo, que iba de pie junto a la puerta, solía apearme para dejar salir, y estando ahí, me tocaba ayudar a bajar algunos bultos. Esta vez Carlos tuvo que subir por la escalera trasera al techo del buscarril, y me encontré aterrizando las bolsas y hatillos que él descolgaba por un lateral hacia el andén. Las señoras, con su poca altura, se acercaban al buscarril y pares de manecillas quedaban alzadas en el aire. A veces solo mascullaban algo en quechua. Otras, en lugar de alzar sus manos, solo me enseñaban el suelo de baldosas.

—¡Aquí, aquí! —decían, y apuntaban a un cuadrito u otro del andén.

Y así bajé manzanas, maíz, legumbres, ropas. Siempre en sacas grandes, no menos de veinte, e incluso cargué un pequeño mueble. El techo era un maletero sin fondo y, además, el buscarril parecía libre de tener que cumplir ningún horario.

Una ventaja del buscarril es que tiene asiento de copiloto, y al reanudar la marcha yo tenía sitio vip al lado de Basilio. A partir de ahí, la vía caracoleó poco a poco, dejó a lo lejos el río Pilcomayo con su zona de erosión, que era una especie de glaciar liso color canela que se escurría entre los valles, y remontó con paciencia las montañas, ahora entre verdes y rojizas.

La víspera, en otra rampa, había preguntado a Basilio si adaptar el buscarril había sido complicado.

—No —había dicho, y con un dejo de orgullo había dado un par de golpecitos al freno hidráulico que sujetaba con la mano izquierda —. Solo las ruedas y esto.

Después, Roland me contó que el volante, que en los trenes solo sirve para aumentar o reducir velocidad, se usaba para frenar de una forma algo rudimentaria: si lo giraba a tope, Basilio detendría el buscarril por fricción contra las vías.

Tras un rato ganando altura, una de las curvas nos dejó frente a una ladera desgajada. El deslave había rebasado el muro de refuerzo del talud y rocas del tamaño de un auto se amontonaban en el lado opuesto de la curva. Aunque habían despejado la vía, uno de los rieles estaba claramente hundido. Basilio trazó la curva a velocidad muy baja. En lo alto, otra gran cantidad de enormes rocas dudaba si venirse abajo. Las vibraciones del motor me parecieron sacudidas, y nuestra

carcasa, una caja de hojalata como la de un juguete viejo. Basilio aminoró tanto que, incluso, se detuvo sobre el bache.

¡Clac!, se oyó. Y poco a poco, el buscarril recuperó su marcha. Pero casi de inmediato, en un repecho sostenido, quedó de pronto exhausto. Basilio lo detuvo, no suspiró siquiera. Y como el pasaje tampoco dijo nada, la montaña nos envolvió en un raro silencio.

Cerca del asiento de Basilio pasaba un tubo de goma y pequeñas gotas brotaban de algún sitio como un pequeño géiser. Yo era circunstancialmente copiloto, pero todo un cero a la izquierda como mecánico, más aún en un buscarril germano-boliviano. Así que, como aquello prometía estar hirviendo, me dispuse a agazaparme en el asiento para no salir de allá cocinado. Basilio abrió la carcasa del motor, que era una joroba negra encajada entre él y yo, y un gran silbido y una nube de vapor lo invadieron por un momento todo. Cuando el motor soltó presión, volvió el silencio a bordo.

Entonces Basilio sacó un aparatito de radio, se llevó el cable de espiral hasta su boca y dijo:

—Kilómetro 263 más 900, detenido. Son las 11:50. Temperatura en el motor.

Delante de nosotros, la vía giraba a la izquierda y desaparecía. Estábamos altos, todavía subiendo, y el horizonte de cerros era hermoso. ¿Qué habría de malo en caminar, de nuevo, hasta el pueblo más cercano? Yo no estaba muy preocupado y sentí una emoción culposa.

Sin embargo, aquel no era un lugar cualquiera. Del lado izquierdo de la vía había una pequeña charca, no más grande que el propio buscarril. Con el agua, Basilio y Carlos aliviaron el motor, esperaron unos minutos y, aparentemente, lo echaron a andar sin mayor problema. Probablemente alcanzaríamos Noel Mariaca. Prisa, ya no había ninguna. Solo que, así las cosas, ¿llegaríamos a Potosí?

Noel Mariaca era la última parada antes de La Cumbre. Me lo había imaginado llano, entre huertos, pero era una aldea casi colgada de la punta de la montaña. En cuanto vi que estábamos allí me acordé de mi compañera de asiento de la víspera. Se llamaba Mery y ahora no andaría lejos.

A Mery la había conocido al poco de salir de Potosí. Desde el asiento número 3, un detalle que tuvo el boletero, yo veía todo el frente sobre los hombros de Basilio. Mery iba en el 4, llevaba un rato oyendo música y parecía que nos íbamos a ir sin despedirnos, porque a veces uno no se anima a empezar una conversación si no sabe por dónde y no quiere incomodar, pero ella, aun comedida, quiso saber de dónde era. Pequeña de estatura, morena y usuaria de esta línea casi

invisible, yo la tomé por local. Y luego, en lugar de preguntar si ya había visitado el salar de Uyuni, como se suele hacer con los turistas, me preguntó si había estado en Cuba.

Durante seis años y un mes Mery había estudiado medicina en Holguín, Cuba. Le dije que sí, que también conocía Holguín. Recordaba la vista desde el mirador de la montaña, donde había una gran cruz.

—Seiscientas ochenta gradas para subir —había dicho Mery.

Cuba enviaba a sus reputados médicos a Bolivia por dos años de misión. Y a la inversa, Mery había logrado una beca de su Gobierno y había ido a formarse allá. En Cuba había conocido buena gente, y quería, sentía, que iba a regresar. Pero de momento su destino era Noel Mariaca, así que sus intervenciones sucederían a las 320 000 que, según escribe el periodista hispanoboliviano Álex Ayala en *Rigor mortis*, sumaron entre 2010 y 2013 las brigadas públicas de salud. Mery llevaba cuatro meses usando el carril dos veces por semana. Seguía siendo el medio más fiable porque los caminos eran malos, y además, cuando llovía, el bus «allá no entraba».

—Si no fuera por el trabajo yo creo que nunca habría andado en un tren. Soy médico de seis pueblos, aquí somos el enfermero y yo. Hay una moto y cuando el enfermero está, me lleva. Se encuentra a media hora. Cuando no está el enfermero, me lleva alguien que pasa o, si no, camino dos horas.

El martes, la parada de Betanzos había sido apenas unos minutos para el buscarril. Mery se había bajado y esfumado entre el gentío que subió. Sus enseres seguían a mi lado, pero no había rastro de ella cuando el buscarril comenzó a deslizarse otra vez por los rieles.

—¡La doctora, la doctora! —había gritado alguien cerca de mí.

—Aquí está su equipaje, señor —le había dicho yo a Basilio, y pensaba si había forma de entretenerlo.

—No se preocupe, el equipaje yo se lo hago llegar.

Mery había aparecido corriendo, extenuada, por la calle que llevaba a la estación. Después me pregunté si en Betanzos, de camino a Noel Mariaca, habría tenido que pasar alguna consulta impostergable. Así era ser médico en este pueblo y en otros cinco más.

Hoy miércoles, La Cumbre quedaba poco después de Noel Mariaca. Era un apeadero destartalado en plena nada en el punto más alto del recorrido. Llegamos con bastante retraso acumulado y de pronto recordé que tenía un encargo que dar:

—Don Basilio, Roland me pidió ayer que te diera la altitud de este lugar: 3646 metros.

Y lo que vino ahí fue otro recuerdo divertido de la víspera. El de

una insospechada caminata con el famoso Roland hasta bajar de nuevo al llano.

Roland

El martes, cuando Mery se bajó en Betanzos, el andén era otra densa escena altiplánica de sombreros de hongo y aguayos y sacas de colores. Pero abajo, en plena vía, un hombre alto y pálido miraba a través de una camarita de fotos. Vestía pantalón azul, suéter rojo y una mochila mínima. Un turista, pensé, que ha debido de bajarse de un carro alquilado al ver esta joya en la vía. Pero Roland subió.

Con el buscarril abarrotado, cedí el asiento a una señora, viajé de pie por un rato y observé cómo el chófer, el ayudante y el hombre de la cámara hablaban apuntando a las montañas, un paredón tremendo e inclinado al frente, y señalaban aquí y allá. Este trasto, pensé, no iba a trepar hasta allí arriba. Y además, la vía debía de ir por otro lado.

Aunque acababa de subir, aquel hombre parecía muy integrado. Se giró, me preguntó adónde iba yo y le dije que hasta Sucre. Con un acento marcado dijo que se bajaría antes, en La Cumbre. Quiso saber de dónde era y luego él se presentó.

—De Luxemburgo —dijo. Y añadió—, ¡somos casi vecinos!

En algunas cosas coincidimos algo más que eso. Se hacía llamar Rolando y tenía una razón precisa para estar allí.

—Vivo en Bolivia y estoy caminando las vías. Mi tema es la arqueología industrial.

En Quivi Quivi, el buscarril había quedado aparentemente acorralado bajo el enorme paredón. Sin ninguna prisa, dio una vuelta de 180 grados y, como un héroe de película que se inventa una escapatoria inverosímil, comenzó con lentitud una subida cortando en diagonal la roca. Cuando pudo maniobrar, Carlos, el ayudante, cobró los últimos pasajes. Yo quedé sentado sobre la joroba de ballena y el parabrisas se volvió de pronto un cine en primera fila. La vía, tendida en una zanja posiblemente abierta a pico y pala, progresaba a través de un plano inclinado colosal, piedra caliza y pequeños arbustos en las grietas, y mantenía su pendiente en dirección al cielo azul. En Suiza, por ejemplo, aquella subida se hubiera ganado un tercer carril de cremallera. Pero en Suiza no hay buscarriles. Casi sin darnos cuenta, Bolivia era cuatro casitas allá abajo con huertos en miniatura.

—Si te parece, yo voy a bajar en La Cumbre y a andar hasta ese pueblo —dijo entonces, señalando precisamente allí—. Puedes bajarte conmigo y caminar, hasta ahí son catorce kilómetros de descenso.

Desde el valle, el buscarril debía de ser como un escalador que avanza tenazmente, encordado, en mitad de una caída vertical. En

lugar de Heidi, una cholita solitaria y colorida bajaba al costado de la vía desde otro lugar insospechado. Luego, Basilio aminoró y un hombre se apeó en un lugar sin marca alguna. Pasamos junto a unas casetas de barro, unas vacas, unos campesinos y unos pocos eucaliptos, y al cabo de un pequeño sembradío el viento había esculpido un bosquecillo de rocas. Me indicaron una piedra en la que los devotos veían un Cristo. Otra, decían, era un soldado recostado. Basilio dio otra nueva curva y contorneamos la montaña por última vez.

Aquello era La Cumbre. Por supuesto, yo había respondido sí. Me despedí de Basilio y Carlos, probablemente hasta el siguiente día, y se alejaron traqueteando hasta esfumarse tras una roca grande.

Filosofando por la vía rumbo a Potosí

El martes en La Cumbre no se oía ni el viento y en veinticuatro horas no volvería a escuchar aquel motor. Era como bajarse de un coche en medio del desierto, pero la escena tenía un punto teatral. El apeadero había sido una simple habitación cuadrada, tres columnillas de hierro y un estrecho porche. Enfrente, entre el pasto salvaje asomaba un desvío triangular, una «Y» para dar la vuelta a las máquinas. Esas montañas no podía conocerlas sentado. Pedían una excursión, una buena caminata, y ahora iba a seguir a Roland, que para mí ya era parte del paisaje.

—¡Por fin, ya no voy a caminar la vía solo! —gritó, riéndose—. Esta parada tiene que ser de 1937 o 1940. Y mira los rieles, aquí son más estrechos que allá abajo. ¿A cuánta altura crees que estaremos?

Roland sacó su GPS y entonces midió 3664 metros. Luego, acuclillado en los rieles más cercanos, leyó «Carnegie» y «USA», y me dijo que la mayoría eran de esos o Thyssen Krupp, alemanes, de 1928 y 1926. Roland no solo pertenecía al paisaje, sino que podía descifrarlo.

Y así fue como empezamos a desandar camino, desde los 3664 metros de La Cumbre y en sentido opuesto a Sucre. Mirando al horizonte, sí, pero también las vías.

Roland había dividido los 175 kilómetros de línea en varias etapas de unos veinte cada una. Las tenía bien estudiadas. Los ferroviarios le ayudaban, le reservaban el asiento de copiloto cuando regresaba a donde pernoctara cada día, y sobre todo el inspector de vía, un tal Julio, era una especie de *fixer*, su confidente y su acceso a algunos datos.

Y Roland, tan minucioso, era todo un... anestesista. Había llegado a Bolivia para desarrollar un proyecto en una clínica, y ahora su

aprendiz se había quedado a cargo y él solo ayudaba cuando hacía falta. Trabajar en turnos lo había acostumbrado a moverse solo, en días y horarios poco habituales para el resto. Y ahora únicamente quería viajar. Quería empezar en los alrededores, no le urgía ir demasiado lejos, porque podía aprender en todos lados.

Roland tenía una hija en Alemania de casi trece años. La veía una vez por año, cuando regresaba a Europa. Últimamente, en el momento en que se juntaban, los dos pedaleaban por las islas Frisias, en Holanda, a pocas horas de su casa. Estaba divorciado.

—No sé por qué, pero los anestesistas siempre estamos divorciados.

Quise saber, después, cómo había comenzado su atracción por las vías. Me dijo que en Luxemburgo vivía cerca de la frontera francesa.

Que le gustaban los ríos y primero, de joven, solía hacer kayak.

—Me di cuenta de que las vías son un poco como ríos. Allí había un puente que pasaba a Francia, y los rieles debían terminar cuando acababa el puente. Pero no acababan, y los seguí. Recorrí cincuenta kilómetros más allá del puente, y así empezó todo.

Ahora escudriñaba cada detalle al andar. Los rieles llevaban grabado FCB, FCAB, FCPS o FCPSC, donde FC era ferrocarril y el resto Antofagasta, Bolivia, Potosí o Sucre. Cuando sospechaba alguna diferencia en los rieles, se agachaba, leía el flanco externo y apuntaba sus números o los fotografiaba. A veces se tumbaba cuan largo era para hacer un clic. Otras veces, Roland descubría algunos «chistes» y se divertía.

—En Bolivia hay muchos chistes. A veces hay rieles con demasiado espacio entre sí, luego otros muy juntos, sin espacio...

A esa clase de accidentes, incoherencias o sucesos sin explicación visible él los llamaba chistes. Entre los rieles podía haber dos dedos de distancia. Los huecos se reducían a medida que el sol iba en ascenso y el acero retenía su calor, y Roland podía calcular el espacio que habría al anochecer. Me enseñó tirafondos para madera mal usados sobre acero y, cual perito, recreó descarrilamientos a partir de marcas en los durmientes. Yo estaba maravillado. Como escribió el reportero Daniel Utrilla en *A Moscú sin Kaláshnikov*, ¿qué es la vida sin esas pequeñas obsesiones?

Roland, bingo, ya había caminado la vía de Cochabamba a Aiquile, donde funcionaba el otro buscarril con todo el glamur que le faltaba a este.

—Es un Dodge amarillo del 55. Pero perdió la «D», así que es Odge.

Al parecer, Dodge tenía un problema con el pegamento de sus

logos.

—Esa línea me gustó más. Es más primitiva y el buscarril solo funcionó el primer día y el último. Cuando la caminé, había derrumbes. Porque tiene que tener algo de «fregado», estar casi en desuso y tiene que ser algo viejo. Si no, no me interesa.

Vías aparte, a Roland le interesaban los hitos kilométricos y quería tener registrado cada uno de ellos. En realidad, eran magníficas piezas recicladas. Así como los rieles suelen convertirse en vigas o farolas, eran durmientes de acero hincados al costado izquierdo de la vía con el número pintado en blanco con espray y con plantilla, a modo de *stencil*.

Sin embargo, entrenado ya por el maestro, encontré de pronto un durmiente fabricado por Thyssen en 1911. Roland se acuclilló y, como entomólogo que encuentra una rara abeja libando, le tomó otra foto.

Pero también me enseñó lo que era la anestesia. Bolivia está llena de bolsitas de plástico con un ligero tinte rosa y hojas de coca dentro. Mi primer día en Oruro, recién bajado del Wara Wara del Sur, ya me habían enviado al mercado Campero a comprar una para mi dolor de cabeza. Roland sacó la suya, me ofreció un puñado generoso y me dio una piedrita después.

La coca, al mascarse, quita lo abotargado por la altura y por el sol, quita el hambre y al mismo tiempo da energía. La piedrita de ceniza sirve para liberar los alcaloides de la hoja, y para las culturas ancestrales era parte del ritual. En el altiplano es habitual ver un cachete inflado, sobre todo en el campo o cerca de las minas. Ese bolo se compacta en una u otra mejilla, medio seco, y al volver a salivar sigue mascándose de nuevo hasta escupirse al fin. Se parece, en cierta forma, al masticar de las llamas. Pero ahora, la receta me la daba un anestesista de verdad. Me pasó su piedra gris, yo separé un pedazo y él me corrigió la dosis.

En Bolivia, la coca estaba por todos lados. El Gobierno de Evo Morales la defendía como un cultivo vital en su cultura, pero era uno de esos rasgos de algunos países que no terminan de entenderse fuera. Según la revista brasileña *Veja*, un tercio de la coca boliviana bastaba para satisfacer esa demanda, y el resto, en forma de cocaína o pasta base, ayudaba a corromper a casi un millón de brasileños[1].

Por horas no oímos más que el ladrar de un perro lejano y el hilillo de voz de alguna radio. Yo no llevaba comida, solo dos dedos de agua, y no iba a vivir solo de coca. Roland llevaba un sombrero y yo, con una toalla, había improvisado un turbante porque el sol pegaba fuerte y a esa altura estábamos muy expuestos. Así que, cuando vio dos o tres largos eucaliptos y sus copas frondosas, Roland

propuso que saliéramos de la vía.

—No hay más árboles, creo que deberíamos ir a comer ahí.

Bajamos a saltos un talud pedregoso de la vía hasta los eucaliptos. Roland dijo que, si compartíamos caminata, entonces también comida. Y sacó agua y unos *tupper* con dos trozos de pan, dos tomates, dos manzanas y algo de queso de untar. De todo había dos, éramos dos, y él tenía una navaja.

En esos valles, contó, los eucaliptos se usaban para frenar la deforestación, aunque solo habíamos visto dos o tres, todos dando sombras providenciales, como la nuestra, casi siempre al lado de apeaderos o casetas de ferroviarios. Los lugareños, decía Roland, usaban las hojas de los retoños que brotaban a sus pies, y las ramas y corteza caídas de los grandes para hacer fogatas. Él mismo había hecho un fuego con ellas una noche en que acampó.

Por encima de nosotros, la vía se daba un respiro y circundaba aquella gran hondura. En el macizo de piedra que era la ladera de enfrente aún podían seguirse a simple vista varios kilómetros de vía.

—El ingeniero que construyó esto tiene mi respeto —dijo Roland.

El ingeniero titular, sabría luego, fue un tal Winfred León Milner, pero, como la línea era de aúpa, su construcción había ido y vuelto entre el Estado y la FCAB, que era de capital inglés, y la habían retomado otros actores. Grandes líneas eran famosas por haber arruinado a inversores, pero también por el número de obreros muertos dinamitando rocas, en motines, a causa de enfermedades o del frío de la altura. En la Lima-Huancayo, en el vecino Perú, las fiebres de Oroya se llevaron hasta 7500 vidas. Roland me contó que estaba negociando si un tren de carga podía llevarlo hasta Paso del Cóndor, cincuenta kilómetros más allá de Potosí y a 4800 metros de altitud. El inspector le había dicho que era el punto ferroviario más alto de Sudamérica, pero, precisamente en la Lima-Huancayo, Ticlio está a 4818 metros (y desde 2006, en su subida al Tíbet, el tren chino llega a 5072 metros). Paso del Cóndor tenía oficialmente 4788 metros, pero de boca en boca, estos mitos nacionales, récords positivos, eran otra clase de verdad.

Pregunté a Roland qué hacía con todas sus fotos y sus datos.

—Me gusta descubrir —dijo—. No tengo que darle ninguna utilidad a lo que encuentro. Las fotos se las paso luego al jefe de estación para que las tenga. Y si alguien se molestó, puede buscarse ahí.

Yo, a mi ritmo de siempre, daba bocados lentos. Saciado, bajo aquella sombra y tan lejos de ningún tercero, el luxemburgués divorciado que caminaba las vías bolivianas miró el valle amplio y

silencioso y dijo:

—Cuando hay momentos así, me digo: todo marcha bien.

Sobre todas las cosas, Roland parecía disfrutar de estar lejos de los lugares congestionados de turistas. Especialmente de los turistas que tomaban fotos a quemarropa a las mujeres bolivianas. Fotografiar rostros y ropas folklóricas, sin ton ni son, es tal vez un síndrome del viajero precoz. Yo reconozco esa sensación, al menos, en mis primeros viajes. A uno le arde la cámara en la mano y siente que si no fotografía una cholita, por ejemplo, no tienen sentido sus fotos de Bolivia. Luego crece y quizá comprende que nada es necesario, que eso de los *musts* reduce por definición. Pero, al menos, sospecha que hay fotos que no significan nada porque reflejan escenas, cercanías que nunca han existido. Fotos que, si además no tienen valor informativo, tal vez respondan más a las expectativas de otras personas. Roland, como los buenos cronistas, dijo que para conocer algo o a alguien la palabra mágica era «tiempo». Dedicar a todo o a todos suficiente tiempo.

En la novela *El cielo protector*, uno de los personajes de Paul Bowles se declara viajero y dice que la diferencia con el turista reside, en parte, en el tiempo que uno y otro emplean. En *El camino más corto*, Manu Leguineche escribe: «Descubrí que los viajes puros son los que se hacen sin mirar al cronómetro o al calendario, sin preocupación por el paso o el empleo del tiempo». Me parece sensato aceptar que todo el mundo tiene momentos de viajero y momentos de turista, y que quizá se trata de despersonalizar esa utopía. Nadie está a salvo de cometer una turistada ni siquiera dentro del «viaje más puro». Lo que he aprendido es que la mera presencia de uno es disruptiva e influye en los comportamientos que ve a su alrededor, independientemente de que compre *souvenirs* o haga o no una foto. Pero la turistada se evitará con tiempo, entendiendo que cada lugar, cada momento, requieren una forma diferente y no tan obvia de respeto.

Otras veces, el tiempo ayudaba a constatar cosas que no querías. Roland me dijo que allá donde vivía, cerca de Valle Grande, no había hecho amigos como los que conservaba en Luxemburgo. Que había visto mucha discriminación entre los kollas del altiplano y la gente de los valles. El viajero se va haciendo cada vez más solitario —al escribir viajero, suele pasarme, vuelvo a teclear «viejero»—, pero de todo aprende, especialmente si viaja solo, que es, a su vez, la mejor forma de ir con todos.

Al cabo de catorce kilómetros habíamos descendido hasta el pie de las primeras rampas, al inicio de la «U» que formaba la vía y a una aldea de la que no conocíamos el nombre. Con los pies recalentados,

resintiendo tanto durmiente y tanta piedra, convinimos recorrer los últimos cuatro kilómetros hasta Quivi Quivi. En cuanto dejamos atrás esas viviendas nos cruzamos a un hombre con aspecto de ir camino de su chacra, el huerto, el campo andino, pero dos segundos después nos dio el alto con cara seria.

—¿Son turistas?

—Eh, sí..., supongo —contesté. No era plan decir que solo a veces.

—¿Y qué hacen aquí?

—Paseamos, conocemos.

—¿De dónde son?

Roland se anticipó. Él era el menos extranjero, los países pequeños como el suyo tienen la facilidad de descolocar a quienes interpelan y, por si acaso, era menos probable que le reclamaran desagravios históricos a él.

—De Luxemburgo —dijo él.

Y aquel hombre se fue. Roland aventuró que se trataba del corregidor, una de las figuras de la estructura municipal boliviana que convive con las del ayllu, la organización tradicional. Algunos de esos cargos tienen tareas como velar por que los límites o mojoneras estén en buen estado o ir casa por casa conociendo los problemas. Estas tierras habían sido las últimas en ver a Butch Cassidy y Sundance Kid, los ladrones a quienes la agencia Pinkerton había buscado por todo el continente, pero nosotros, un siglo después, no teníamos su historial ni huíamos de nadie.

En el llano, dejábamos a los lados cunetas frondosas y húmedas. A ambos lados la tierra estaba peinada en grandes surcos y veíamos ganado con aperos puestos. Enseguida la vía se emparejó con una carretera local y a sus lados aparecieron familias completas de campesinos. A veces estaban juntas en pleno almuerzo. Levantaban las cabezas, alzábamos una mano y ellos devolvían el saludo.

La vía hacía una herradura al llegar a Quivi Quivi, nuestro fin de etapa. En torno a las cinco de la tarde la dejamos, bajamos una cuesta y nos metimos en una calle de tierra entre casas de ladrillo. No se veía a nadie. Pasamos junto a la iglesia, nos sentamos a la orilla de la carretera y en medio del silencio pasó un vecino. Iba hacia el cruce de la ruta principal y accedió a llevarnos. Allí dejé algunas monedas a Roland, porque aquello, dijo el hombre, era un taxi. Roland siguió por carretera hacia Betanzos, donde hacía noche, y yo esperé un autobús que me llevara a Sucre.

Demasiadas curvas en la cuesta de el retiro

No quisiera concluir el viaje en buscarril pasando por alto El Retiro.

En vez del autobús, allí apareció Leoncio Morales, de Colquechaca, una comunidad minera al norte del departamento de Potosí. Sufría de silicosis y llevaba tres años tratándose. Dijo que ya no podía hacer ejercicio. Ni comer chancho[2], ni un poco, aunque le privara. Leoncio, que había recogido a dos mujeres y un par de bebés en el asiento de atrás de su camioneta, y que ahora me llevaba hasta Sucre a mí también, había sido minero desde los diecinueve años, durante veintidós o veintitrés.

—Yo era perforista. Perforaba con máquina. Uh, sí, muy sacrificado. Tengo tres hijas y un varoncito de cuatro años. No quiero que sea minero[3].

Leoncio y las mujeres quisieron saber de mí. Dije que iba en tren a Sucre, pero que me había bajado.

—¿Aquí? ¿Hay tren?

Bueno, por la montaña iba hasta Sucre algo parecido a un tren.

Atrás, William iba sentado en medio y miraba con ojos como platos. Su madre, joven, tenía días sin saber del padre. Él debió haber regresado la víspera, pero ni siquiera le había llamado.

—Ha de estar con otra —le dijo la chica de su lado, que escondía a otra bebé entre cobijas de colores. Parecían amigas, pero acababan de conocerse y su preocupación era la misma—. ¡Por qué no encontraremos maridos buenos!

William tenía casi dos años y la bebé solo cuatro meses. Eran hermanos, y su madre iba a Sucre con ellos a denunciar al padre. Lo dijo haciendo una mueca de sonrisa, pero aquello no era una sonrisa. Ya eran las seis de la tarde. La madre no había comido y dijo que, de angustia, no podía. La mueca tornó a impotencia y resignación.

Leoncio y yo escuchamos hasta que se hizo el silencio. Luego supe que Colquechaca estaba a 3300 metros, pero la mina de Leoncio quedaba a 5000 metros.

—Ahí no llueve. Cuando llueve, nieva. Y el médico me mandó mudarme a Sucre para respirar mejor. Sucre es más cálido porque está en los valles, está a 2500 metros.

Ahora, Leoncio trabajaba en la producción de uva. Estaba contento. Y hoy día se fumiga, dijo, porque antes había vinchuca, la chinche que transmite el mal de Chagas. Recogían uva para comer o para hacer vino, pero también hacían *singani*, un destilado muy barato y popular en Bolivia. Él solía ir a Sucre como hacíamos nosotros, a dedo, y pagaba lo acordado a quien lo llevara. Ahora, había logrado ahorrar para comprarse esa camioneta, iba más cómodo y recuperaba buena parte llevando a pasajeros. Sumando los años que había mencionado, era probable que pasara de los cuarenta. Esa, si acaso un

poco más, es la edad a la que muchos mineros fallecen, y mientras Leoncio trazaba algunas de las curvas de El Retiro pensé cómo sería saber que, de haber tenido otro trabajo, tal vez hubieras vivido el doble. Al final, pretendí cambiar de tema y pregunté si le gustaba el fútbol.

—Sí, pero ya no puedo jugarlo.

Había querido preguntarle si seguía a tal o cual equipo, pero sentí que la realidad me acorralaba.

La carretera a Sucre se las trae. Corta el talud, pierde mucha altura para unir el altiplano con los valles, y William terminó por vomitarse encima. Leoncio, en silencio, solo miraba por el retrovisor. La madre lo limpió como pudo, le puso bolsas encima y debajo. No aceptó la toalla que le ofrecí, la que me había evitado la insolación. Como yo iba volviendo la cabeza, vi que la otra chica tiró un plástico por la ventana. Sé que no he aprendido a callarme esas cosas, aunque lo disimule, y allí, de alguna manera, se me cerró el círculo de la pobreza. Le animé a que me diera lo que no quisiera para meterlo en mi mochila, y entonces se avergonzó un poco. Llegamos a los puentes sobre el río Pilcomayo hablando sobre medioambiente y entre cunetas llenas de plásticos.

Hacía un rato que Leoncio quería presumirme uno de esos puentes y, cuando lo divisó, buscó dónde estacionarse. Era un puente larguísimo, una pasarela peatonal tensada, y a los extremos tenía torretas rosadas como de castillo medieval, un poco estilo expresidente, casi diría Disney. Pero aquello, rosado por el tono de la piedra, tenía allá más de un siglo, lo llamaban puente Arce por el presidente de ese entonces, e impresionaba. A William, mientras, su mamá lo mandó a «hacer pipí». No tuvo que ayudarle a sostenerse. Él mantuvo el equilibrio, se encorvó hacia atrás como un torero, dibujó otro puente y demostró a todos que ya sabía mear solo.

La madre dijo que a la vuelta de Sucre no iría al pueblo de su marido. Se iría directamente al suyo, que estaba lejos, pero allí mismo podría encontrar trabajo sin depender de nadie. De momento, las curvas no le daban tregua ni siquiera entrando a la ciudad. Oí náuseas y escupitajos que salían por la ventana de atrás. No era William. Ella llevaba la cabeza fuera. No había comido nada, pero quería vomitarlo todo.

Llegar a Potosí

En el extremo del andén de Betanzos, ya de vuelta, rumbo finalmente a Potosí, un hombre dormía despatarrado y recostado sobre una carretilla. Había apoyado las asas en el suelo, y la rueda, tras la nuca,

quedaba en el aire. Algunos pasajeros bajaron por delante al grito de «¡buen día!», o «¡gracias, don Basilio!». Busqué a Roland con la mirada, pero pensé que habría caminado el tramo que le correspondía hoy y tal vez estaría descansando.

Un sombrero blanco abandonó una cabeza, salió desde el andén volando y al tocar tierra comenzó a dar vueltas hasta trabarse con uno de los rieles medio hundidos en el pasto. Por peliculera que fuera la escena no encontré su simbolismo, pero, como excepción que hace una regla, recordé que las cholitas jamás perdían sus sombreros borsalino. Al cabo de una semana, era el primer bombín que veía fuera de su sitio.

Ya quedaba poco para llegar a Potosí. Al reanudar la marcha, como copiloto de autobús que era, busqué instintivamente un cinturón, y poco después, al runrún de los rieles, caí rendido en el asiento.

—¡Mira! —dijo Basilio. Su grito me sacó de la duermevela.

Era Roland, de nuevo en plena vía. Le hice señas con el brazo, en segundos Basilio frenó a su lado y él subió a dar las buenas tardes.

—Solo voy a saludar, voy a seguir a pie —dijo Roland.

Había terminado su etapa entre Quivi Quivi y Betanzos, pero la tarde era agradable y le había dado por seguir. Pese a la demora acumulada, el pasaje que quedaba miraba a Roland en silencio.

—¡El riel más viejo que encontré es de 1888! —dijo él, divertido —. Y aquí otra vez son de 1910.

Roland iba sumando hallazgos y se preguntaba si habían empezado la línea al mismo tiempo desde Sucre y Potosí[4].

En el kilómetro 232-209 nos deseamos buena suerte y Roland quedó atrás. Pasados unos minutos me pregunté por qué no me había bajado y vuelto a caminar, aunque se me pasó al momento. El viaje se iba haciendo a base de decisiones inesperadas, casi aleatorias, y cuando bajarme hubiera sido lo esperable, yo había optado por seguir.

Acumulábamos más de cinco horas de retraso, una aberración en cualquier tren, pero el buscarril no competía en esa categoría. Lo que era obvio es que don Basilio quería llegar. El buscarril, echando el resto, avanzaba junto a la carretera y al mismo tiempo en paralelo al río pedregoso. En plena recta, una pastora en apuros intentó apartar de los rieles a su burro. Llevaba una vara, pero los latigazos fueron para el perro que corría alterado tras ella. El burro escapó al fin y el buscarril pasó muy cerca de un tendedero con ropas tendidas al viento. Creo que algunas se las pudo llevar puestas. Un hombre, tal vez el marido, observaba todo sin moverse, sentado junto a un transistor.

Don Diego, la concentradora de minerales, fue la última parada planeada antes de entrar en Potosí. Tenía una entrada para trabajadores, una vía paralela y una hilera de vagones. El pueblo, que estaba junto a la carretera, se llamaba igual, y en un letrero lejano se anunciaba un balneario. Unas termas junto a Potosí podían ser el colmo de un subsuelo afortunado. El Cerro Rico, ese prisma omnipresente en la ciudad, no asomaba aún entre las lomas. Esa impresionante montaña de piedra, razón de ser de la ciudad, ha sacado durante cinco siglos toneladas de oro, plata y estaño, pero también miles de cuerpos inertes o menguados como el de Leoncio. Al pasar de ida por Don Diego le había preguntado a Mery si ella tenía pacientes mineros.

—Ahora no. Tuve algunos. Sus pulmones se terminan, están llenos de flemas. Ellos se vuelven piel y hueso, amarillos, mueren poco a poco. Y a veces no pueden morir.

Durante mi estancia en Potosí, había entrado a ver el convento de San Francisco junto a un pequeño grupo y a una mujer policía que terminó también por guiarnos. Frente a un altar dedicado a san Vicente de Paúl, contó que las cintas rojas que le ponían al santo en la mano eran peticiones para que el enfermo reviviera o bien muriera.

Poder morir significaba que la agonía fuera corta.

—Pero lo que más hay son enfermedades respiratorias, y también digestivas —había dicho Mery en su asiento número 4—. En el campo hay problemas de higiene. No lavan las frutas ni las verduras, el agua viene sucia y la toman pura, sin cloro.

Me fijé que Mery usaba «pura» como sinónimo de sucia. Es decir, sin cloro. Pero entonces, ante las dificultades, la gente buscaba otras opciones. Como venerar al Tío, el diablo de la mina al que los mineros se encomendaban y hacían ofrendas.

—Dicen que El Tío da plata, te da el dinero que le pides, pero a cambio de vidas —contó—. Los mineros sacrifican fetos humanos.

—¿Abortos naturales, o más bien...?

—Tal vez los matan, o son bebés que nacen muertos. Pero la mayoría de esos mineros son dueños, tienen las mejores casas y los mejores autos. Son millonarios. Debe de ser cierto lo de El Tío.

Mery aplicaba la ciencia moderna a la salud de los montañeses, pero hasta donde podía. Detalles como el lodo de los caminos, el pundonor de Basilio o las creencias no venían en el vademécum. Además, era madre soltera de una niña, y criarla sola no era algo que ella hubiera planeado.

—Ningún hombre es fiel —dijo de pronto, y se calló.

Basilio ya casi saboreaba otra victoria. Dejamos atrás el

aeródromo de Potosí —cinco minutos de pista, una pequeña terminal y una avioneta de Aerobol—, cruzamos la carretera sin barrera y nos adentramos en los suburbios potosinos. Allí, vecinos volvían a caminar las vías terrosas bajo un talud coronado por un muro de chozas. La vía no era el lugar más limpio, pero cortaba las manzanas de casas, evitaba el tráfico y, amplia y concurrida, parecía haberse vuelto un lugar por donde caminar seguro.

Tan seguro que, en la vía encajonada, también apareció un rebaño inmenso. Los perros ladradores corrían frente al buscarril y siempre terminaban por apartarse a tiempo, pero los borregos parecían programados para el sacrificio masivo. Basilio se desgañitaba y anunciaba una carnicería. Un paso a un lado de cualquiera de ellos podía haber sido un gran paso para toda la animalidad. Pero los borregos corrieron juntos al menos un kilómetro, como si antes de que los carnearan fueran a ponerse en buena forma. Al fin, uno de ellos entendió que era bueno probar algo diferente y todos lo imitaron.

Y entonces, cuando ya nada parecía capaz de detener al buscarril, con la tarde ya languideciendo, el Cerro Rico de testigo al fondo y la estación casi a la vista, los rieles desaparecieron.

En medio de la vía trabajaba una pala excavadora. Una cascada muy poco halagüeña caía dando saltos desde lo alto del talud y formaba un lodazal enorme. Algunas casuchas amenazaban con caer desde lo alto. El agua venía de una tubería rota, no alcanzaba a drenar por un desagüe cercano y se embalsaba en medio de la vía.

El roto estaba desde la mañana, alguien había dado aviso al sistema municipal de aguas pero nadie había venido a repararlo. Con su casco rojo y una pequeña pala al hombro, Carlos se enfrentó al barrizal como quien entra en una bocamina. Y ayudada por tres obreros, la excavadora retiró en veinte minutos casi todo el lodo de la vía y solo quedó agua turbia.

Basilio avanzó a tientas sobre las aguas y ya no se detuvo hasta el final. Colmada su paciencia, entró en hora pico[5] en Potosí pegando bocinazos, advirtiendo a los conductores que esta vez no iba a achicarse, y a punto estuvo de embestir a alguno. Al fin se despejó la vía, aparecieron vagones cargueros a los lados y el buscarril se dejó ir hasta el andén para quedar, ya en penumbra, como un náufrago exhausto sobre la arena.

◆ País: NORUEGA
◆ Línea férrea: NORDLANDSBANEN, BERGENSBANEN Y FLÅMSBANA
◆Tramo recorrido en tren: BODØ-TRONDHEIM, BERGEN-OSLO Y MYRDAL-FLÅM
◆ Otros lugares: Kirkeness, Vardo, Alta, Tromsø, Narvik

POR HIELO, MAR Y AIRE

3

UN DESHIELO LENTO Y SILENCIOSO

Bjørn Tore Hansen, gerente de ventas de los ferrocarriles nacionales noruegos (NSB), me invitó a un café en su oficina y me contó que dos pirámides hechas de piedrecillas marcarían el momento en que el tren atraviesa el círculo polar. En marzo, el invierno ártico ya concede luz hasta las seis de la tarde, pero al mismo tiempo cabía esperar que hubiera aún bastante nieve para que el trayecto fuera lo que siempre había imaginado: un suave discurrir sobre una alfombra desolada y blanca. Tenía, pues, razones para haber llegado precisamente a esa ciudad entonces. Pero rebasar esas pirámides no iba a significar un extra. Llevaba dos semanas al norte del círculo polar.

Las millas noruegas son más largas

La oficina de Hansen estaba en Bodø, y aunque después añadiré algo de letra pequeña, el dato es cierto: Bodø es la ciudad más septentrional a la que llega un tren de pasajeros noruego. Porque hacia el norte, el mapa se complica. Para resumir qué me llevaba por allí, diré que había llegado a Noruega dos semanas atrás, en cuatro vuelos sucesivos, desde la enorme capital de México hasta la pequeñísima de Finnmark, Alta, que está muy lejos de Oslo, solo a doscientos kilómetros al sur del cabo Norte. Allí, un tío mío vasco, dos amigos suyos catalanes y un navarro iban a desafiar por enésima vez la lógica al venir de un país casi sin nieve. Se habían entrenado todo un año en el polvo y en el lodo y, al fin, recorrieron con su equipo y sus huskies casi 5000 kilómetros de carreteras para llegar en forma a la línea de salida de la Finnmarksløpet, la carrera de trineos con perros de tiro más septentrional de Europa. En cambio, para evitar el hielo, y por experiencia, me aconsejaron que llegara a Alta en avión.

Pero un país como aquel, desde el cielo, solo se entiende en parte. Pienso en qué significa un kilómetro, porque los kilómetros noruegos son distintos si en vez de sobre asfalto se avanza sobre hielo, o en que transporte público equivalga a un solo autobús al día. Así que, de regreso, me urgía tiempo para conocer la tierra, toda la que el paisaje blanco concediera. Y desde Vardø, la ciudad más remota en la que probablemente haya estado, hasta alcanzar la punta de riel en Bodø, me recogieron catorce veces —doce noruegos y noruegas, un pakistaní y un alemán— al borde de la carretera. Comprobé que allí las

personas son verdaderamente solidarias en marzo. Desde sus asientos de copiloto, miré el paisaje a través de sus historias y, mientras tanto, descendí el tercio norte de este muy largo país.

Cuando el tren 427 salió, por supuesto a las 12:27 exactas, estaba muy agradecido a Hansen y compañía. Antes de pasar a su oficina, una empleada de cabello negro, rasgos finos y una sencilla camiseta corporativa negra me había tendido dos pasajes a cambio de los códigos que NSB me había hecho llegar tras una eficiente cadena de correos que habían empezado en Alta.

Ahora recorría el primero de 729 kilómetros en los que se me iba a hacer raro mantener el mismo asiento, y estaba dispuesto a disfrutarlos pegado a una ventana. Desde luego, la comodidad también era bienvenida a veces. En pocos kilómetros cambié el chip y quise dimensionar los problemas con que se enfrenta un ingeniero civil noruego. Durante una hora, rumbo al este, el tren se adentró en el fiordo de Skjerstad. Por fiordos como este es que los 1752 kilómetros que Noruega mide de largo se convierten en 25 148 de verdadera costa, catorce veces más. Y por eso el tren 427 avanzaba hacia las montañas pero se mantenía a cota cero, hasta que, en Fauske, la línea viraba finalmente al sur, se encontraba con la carretera E6 y se emparejaba a ella. De allí hacia el norte, la E6 tiene un solo carril por sentido y, debido al poco tamaño de los núcleos que atraviesa —los mayores: Narvik, Tromsø, Alta—, no necesita más. Pero, en su aparente sencillez, esta modesta carretera hace equilibrios para vertebrar el país de norte a sur y ser operativa pese al hielo. En cierto punto, el ancho del país llega a ser de solo siete kilómetros montañosos entre el fondo de un fiordo y la frontera sueca. Entonces, acorralada, la E6 se interrumpe y se convierte en un transbordador que atraviesa el fiordo con algunos coches dentro.

Fauske, un pequeño nudo intermodal, tiene una playa de vías amplias para tan poca población, y sobre los rieles observé un detalle: un buen número de furgones eran del correo público. De los cinco millones de noruegos, apenas 400 000 vivían desperdigados al norte de Bodø y Fauske, y el tren aún parecía el medio ideal para acercar cartas y paquetes hasta aquí. Por nuestra parte, íbamos recogiendo paulatinamente pasajeros antes de virar irremediablemente al sur y proseguir, ya tierra adentro, hacia una latitud más habitable.

El Nordlandsbanen o ferrocarril de Nordland había celebrado su 50o aniversario en 2012. Las vías llegaron en 1962 a Bodø, una pequeña ciudad de 50 000 habitantes más dada al comercio marítimo con Gran Bretaña que con otras ciudades noruegas. Para aquellas poblaciones, las vías marinas eran verdaderas autopistas comparadas

con las comunicaciones por tierra. Hansen me había contado que la llegada del ferrocarril había convertido a Bodø en un centro logístico. En plena ola europea de privatizaciones, sus únicas cuatro vías paralelas y su patio anexo de maniobras estaban llenos de contenedores de DB Schenker, la compañía asociada a los ferrocarriles alemanes. Paseando antes de tomar el tren había visto cargueros amarrados en la orilla opuesta, y también el arribo del crucero *Midnatsol* —sol de medianoche—, propiedad de Hurtigruten, la naviera estatal de 1895 que había reconvertido sus barcos-correo en un servicio híbrido entre carga y viajes de recreo. Este pueblo conectadísimo por tierra, mar y aire era sede también de una de las bases aéreas de la OTAN y de la aerolínea Widerø. Parece que una ciudad noruega no puede medirse solo por su tamaño, sino por la importancia de su emplazamiento y los servicios que concentre para la población de alrededor.

—Volar se ha vuelto muy barato en los últimos diez, quince años —me había dicho Hansen—. Lo más económico siguen siendo los billetes en oferta del tren, pero son diez horas de trayecto frente a una, y no a todo el mundo le gusta el tren, claro. Pero en avión tienes un buen tiempo haciendo filas, y si te gusta el tren... ¡tienes que viajar en tren!

Entre otras cosas, llegar volando al norte me había regalado aterrizajes espectaculares. Después de atravesar las nubes, bajo un cielo gris plomizo, las montañas de Tromsø surgieron como lenguas de nieve refulgente que caían suavemente desde enormes lomas hasta el agua calma azul oscura. Al surgir bajo las nubes en aquel sinfín de fiordos, el litoral parecía un suelo lleno de charcos después de una tormenta. Allá donde no alcanzaban los rieles los pobladores se encomendaron al avión. Muchos de ellos eran samis, tradicionalmente pastores de renos, y hoy, mil de ellos agrupados en un pueblo bastan para disponer de un pequeño aeródromo. Hasta ellos llegan en código compartido algunas compañías como SAS, que me había llevado de Oslo a Tromsø, la escala previa a Alta. Desde allí, ya con Widerø, sobrevolamos por hora y media una costa inextricable a bordo de un mosquito bimotor que silbaba tercamente y se agitaba a expensas de las ráfagas de aire. Cual autobús urbano, se posó primero en Hammerfest (una isla-refinería, una llamarada en la noche y 9300 habitantes) para que bajaran y subieran pasajeros. Después fue Alta (18 000 habitantes), y desde la pista oí zumbar de nuevo aquel De Havilland DHC-8 que aún continuaría el viaje a Vadsø (un confín gélido y ventoso con 6100 habitantes).

En el Nordlandsbanen, en cambio, había un silencio muy especial.

Diría que ningún pasajero hacía turismo y, como sospechaba, no eran muy dados a entablar conversación. Pero yo también prefería ir leyendo. ¿Sería cosa del tren, del paisaje cada vez más blanco por la altura, que aun con luz invitaba a recogerse? Una semana atrás había dejado de leer *La bendición de la tierra*, de Knut Hamsun, apesadumbrado por un exceso de lirismo. Resulta que Hamsun, de quien yo entonces no sabía nada, traía cola hasta medio siglo después de muerto, y contra mis pronósticos, en menos de dos meses iba a regresar a él dos veces. Pero ahora, en el tren, estaba saldando mi deuda con *El Quijote*. Y un tren remoto, por neutro, era también un sitio ideal para una lectura que en principio no tuviera relación con su paisaje. Pero la mente asocia, y me quedé pensativo tras una escena en la que Rocinante, al ver un rebaño de yeguas, tiene ganas de «refocilarse» con una de ellas y termina por los suelos junto al ingenioso hidalgo. A Sancho y Quijote les vino una somanta de palos de parte de los ganaderos. Pero la naturaleza siempre gana. Tras seis días y seis noches de carrera, con más de 800 kilómetros recorridos y a falta de 300, el trineo del *musher*[6] catalán Marçal Rocías se había quedado clavado: dos perras se le habían puesto en celo y no hubo forma de que los machos volvieran a correr.

Me fijé en una pareja mucho más melosa y comedida que estaba sentada al otro lado del pasillo. Aunque no hablaban demasiado alto, eran los únicos pasajeros que no iban ensimismados. Él era un noruego grandullón, calvo y feote, y ella, pequeñita y de rasgos orientales. Alguien me había dicho que es muy común que un noruego regrese casado de sus vacaciones en Tailandia. O la boda era reciente y la emoción duraba o parecían una muy feliz pareja.

El tren había partido a 7 ºC. Los trenes noruegos llevan un termómetro digital sobre cada puerta interna de vagón. Fuera el ligero deshielo había pintado de colores el blanco de las semanas previas, aunque predominaban los tonos parduscos. Hierba aplastada, madera húmeda, carreteras que escurrían. Desde hacía una semana las temperaturas apenas si bajaban de 0 ºC, que era lo habitual por esas fechas, y el tema estaba en boca de todos. Aeril, uno de los conductores que me había recogido, y que recorría 700 kilómetros en busca de un neumático para su tractor, insistía en que esto era cíclico, que nada de cambio climático porque en los años cuarenta, setenta y ochenta también había habido dos o tres inviernos seguidos así. «Como el pasado año y este —había dicho— o como cuando atacaron los alemanes, que en 1940 lograron entrar por eso.»

Desde el día en que me planté pulgar arriba junto a una gasolinera en Karasjok, aún cerca de Alta, a las seis de la mañana, las

temperaturas no habían hecho más que subir. El termómetro de la gasolinera marcaba -14 ºC entre esa nieve fina de copos minúsculos que a veces ya ni caen, que más bien flotan. En Karasjok, durante las carreras, es habitual rebasar los -40 ºC. Esa vez tuve mucha suerte. A pocos minutos de apostarme me recogió una chica sami, y al llegar al cruce de Kautokeino, una intersección entre abedules, la escena había sido casi idéntica. Pero ahora, ya fuera de Laponia, hacía días que solo usaba un par de calcetines y nada de ropa térmica, y dos días atrás el coche de Aeril incluso había marcado 10 ºC. Aquella joven que me había llevado de Kautokeino a Alta miraba alrededor y exclamaba: «¡Parece mayo!». Normalmente, Aeril reconocía mayo cuando empezaba a cruzarse con alemanes que iban rumbo al cabo Norte en sidecar.

A los lados de la vía, sin embargo, los lagos y los tramos más alejados de los fiordos seguían congelados. Los ríos llevaban un hilillo de agua, pero la mayoría de ellos seguían bajo la nieve o fragmentados en cientos de icebergs flotantes, como los vidrios reventados de un coche accidentado que no terminan de desmoronarse. Esa mañana, Hansen me había contado que la máxima cota que el tren alcanzaría sería de 600 metros. Era de esperar que el termómetro bajara al pasar por las montañas, y eso podía sumirnos en un desierto blanco.

Sin embargo, a pesar de atravesar montañas imponentes el tren no ganaba altura. Cada masa de agua que aparecía en torno a una estación podía ser el brazo de otro fiordo enrevesado, y junto al letrero de cada parada constaban solo «34», «15,6» o «6,8 moh.», la abreviatura para metros sobre el mar. Esta ruta era la más larga de Noruega y había requerido 155 túneles y 284 puentes. Cuando se destaca la épica constructiva en alguna línea de ferrocarril, las cifras siempre son muy altas, pero yo no recordaba números así. También había visto las carreteras árticas, con interrupciones por obras en los sitios más remotos, y tenía la sensación de que en Noruega siempre había obreros perforando una montaña.

El tren del acero y la batalla de Narvik

Yo tenía en torno a veinte años, y si el verano aparecía libre en el horizonte, solíamos planear un Interrail. Los *interraíles* marcaron la juventud de muchos europeos desde que, allá por los años setenta, a alguien se le ocurriera que los menores de veintiséis años deberían foguearse conociendo Europa con un único pase de tren ajustado a la economía estudiantil. Por un tiempo, en las estaciones españolas se proporcionaba un mapa europeo con las principales líneas, y el viaje

empezaba en el momento de deshacer aquellos pliegos. Apantallado por las posibilidades, comenzaba a seguir con el dedo algunas de esas líneas rojas. Y una de ellas, de lo más díscola, dejaba atrás el garabato rojo que era Centroeuropa, trepaba por Suecia rumbo al norte y, pasada la ciudad de Kiruna, viraba al oeste, atravesaba tanto el círculo polar como las montañas fronterizas y desembocaba en un punto blanco y misterioso de la costa atlántica noruega: Narvik.

En mi camino al sur para llegar a Bodø había sido inevitable detenerme en Narvik, un punto aislado de la red, un puñado de rieles noruegos al cabo de una línea sueca. A punto estuve entonces de renunciar al Nordlandsbanen e irme por los cerros... de Uppsala. Pero no había tales en Uppsala. Me disuadieron varios noruegos y algunos otros viajeros:

—Suecia es plana y está llena de pinares. El paisaje es bonito, pero todo el rato igual.

Así pues, camino de Bodø, decidí procurarme un día para husmear en torno al tren de Narvik. Y mediante la red CouchSurfing me alojé en casa de Christian Torgersen, que para mi suerte trabajaba en el Departamento de Control de Calidad de LKAB, la empresa que vio nacer consigo Narvik para embarcar su mineral y que hoy sigue ocupando una amplia superficie en el centro de la ciudad. Por el día, a veces Christian instruía a chinos y filipinos sobre el llenado de los barcos. Al principio se desesperaba porque, al preguntar si habían entendido, siempre le contestaban que sí. Y una noche, Christian me subió a su coche y me mostró los silos enterrados, barcos amarrados, tolvas descargadas y pesadísimas locomotoras que esperaban en *standby* las órdenes para partir.

La mañana siguiente, frente a la estación de pasajeros de Narvik, Lars Johansen tenía un espray de color rojo en la mano y, junto a un compañero, pintaba las líneas de su aparcamiento sobre varios centímetros de hielo negro que prometían perpetuarse. En el mono de trabajo de Johansen aparecía el logo de la autoridad ferroviaria noruega, Jernebaneverket, propietaria de las vías hasta la frontera sueca. Por eso le pregunté a él.

—Cuando aquel inglés llegó a Narvik, todo lo que encontró a la orilla del fiordo fueron dos granjeros —dijo Johansen, divertido, refiriéndose al ingeniero que en 1898 comenzó el ferrocarril.

Las minas de Gällivere y Kiruna —las mismas en las que, en enero de 2023, se anunció el mayor yacimiento continental de tierras raras — habían sido descubiertas en plena Laponia sueca. Las explotaba la empresa que luego culminó en LKAB y que ya entonces era en parte pública. Por aquel tiempo, Suecia y Noruega vivían los últimos años

de unión política que aún era consecuencia de las guerras napoleónicas. Al cabo del conflicto, Noruega, que había apoyado a la derrotada Francia, había pasado a ser administrada por la corona sueca, aliada de Inglaterra. El problema era que, durante el invierno, los suecos no podían sacar el mineral por el golfo de Botnia, ese mar interior que comparten con Finlandia y los países bálticos, porque sus aguas se congelaban. Y México está muy lejos de Noruega, pero la corriente del Golfo, que se genera frente a aquellas costas, alcanza el Atlántico Norte y da a las poblaciones árticas un clima más benévolo del que cabría esperar. La consecuencia inmediata de esto es que el mar noruego no se hiela. Así que aquel inglés tendió vías hacia el oeste de Kiruna, cruzó los Alpes escandinavos y, al descender al fiordo de Ofot, propició una ciudad portuaria a la que bautizó primero Port Victoria. Las finanzas dieron al traste con el proyecto de la línea y el inglés se retiró antes de inaugurarla, pero los noruegos debieron de frotarse las manos con los derechos de paso, así que se encargaron de eso.

Los nazis también vieron en Narvik una salida vital para el acero bélico. El Reino Unido se dio cuenta, pero en pleno debate sobre si podía o no violar la neutralidad noruega, solo logró adelantarse un día a la avanzada alemana. En abril de 1940 la lucha fue feroz en Narvik, con dos combates marinos y un episodio en tierra. En la primera batalla, la armada noruega no pudo resistir mucho frente al poderío nazi, y dos de sus naves terminaron hundidas frente al caserío. En la segunda, los británicos lograron doblegar a los alemanes, que no sin causar daños, fueron poblando el lecho del fiordo con sus acorazados. Sin embargo, los aliados tuvieron que replegarse para frenar la avanzada nazi en Francia, y Noruega siguió en poder alemán hasta concluir la guerra. Si, en el centro de Narvik, el Museo de la Guerra y de la Cruz Roja es algo único, el otro museo está en el fondo. Christian, mi anfitrión, que también es buzo aficionado, me contó como otros buzos emergieron con la pieza emblemática del museo, un pesado mascarón de proa en forma de águila que portaba una gran esvástica. Lo demás, dice él, sigue allí abajo.

Tras la guerra, LKAB comenzó a quejarse del alto peaje que pagaba por el uso de las vías suecas y, sobre todo, de las noruegas. Las directivas comunitarias no afectaban a Noruega, que no era parte de la Unión, pero sí del Espacio Económico Europeo. Y tras largos litigios entre NSB y SJ, su contraparte sueca, se creó Malmtrafik, literalmente «tráfico de mineral», una sociedad participada al 51 por ciento por LKAB y el resto por igual entre ambas compañías y que la propia LKAB terminó comprando.

Espray en mano, Johansen contaba que doce largos gusanos de 68 tolvas llegan desde Kiruna con 120 toneladas de mineral cada uno, descargan junto al puerto y remontan vacíos el fiordo, a un máximo de 80 kilómetros por hora. A la locomotora, una potentísima alemana doble a la que no frena ni la nieve, la apodan Iore, del inglés *iron ore*, veta de hierro, pero también por Eeyore, el burro cabizbajo y lento que es amigo de Winnie the Pooh.

Hoy, trenes cargados de alimentos también llegan desde Oslo vía Suecia: la empresa CargoNet los trae en veintisiete horas y los devuelve llenos de pescado. Y ante el atasco centroeuropeo, mercancía asiática sale por Narvik rumbo a Norteamérica tras cruzar Rusia y Finlandia. En cambio, yo había llegado a la estación de Narvik para ver el tren de pasajeros mañanero. Tras un par de abrazos en el andén, ese tren acababa de partir con solo dos vagones, una maquinista a los mandos y algún mochilero de temporada baja a bordo. Ignoraría la frontera, seguiría hacia Kiruna, y luego, sin transbordo, también hasta Luleå, Uppsala y Estocolmo. Pero ese ya no era un tren noruego. En los tres vagones de aluminio corrugado y el testero de la locomotora constaba el logo de SJ.

Rumbo a las montañas blancas

El mío no era un tren muy hablador, decía, pero no me importaba mucho, quería leer a bordo. El habitáculo del vagón estaba especialmente insonorizado y también pensé que yo venía un poco a eso, a fluir con el país en el que estaba. Pero al mirar atrás por el pasillo había visto que solo había un vagón detrás de mí y descubrí, al cabo de él, dos rieles que se fugaban en medio del blanco. Sabía, por Hansen, que dos semanas atrás un tren se había quedado en medio de la nieve y hubo que transferir a los pasajeros a autobuses, o que el buen estado de las vías no era constante porque en algunos tramos eran viejas. Pero a bordo la rutina era absolutamente placentera y entre pasajeros tan tranquilos daba reparo incluso pulular por los vagones. Sin embargo, me levanté y avancé hacia el blanco cegador como quien sale de una misa antes de tiempo. Y entonces, al pasar de un vagón a otro descubrí lo que era el silencio noruego, una puerta transparente que no solo era automática. Existen puertas automáticas ruidosas, automáticas que se traban, automáticas que rozan, automáticas que hacen clac cada vez que uno —¡clac!— pretende abrirlas. Atravesé, pues, el último vagón, y las puertas del habitáculo posterior se cerraron como si fueran cortinas. Y aunque la última ventana estaba llena de salpicones, me vi al fin en medio de las montañas blancas.

Allí la realidad se volvió algo más simple, el viaje se desdibujó y empezó un tiempo difícil de medir. Los rieles surgían debajo del vagón y se fugaban en el infinito, que era solo una línea horizontal entre dos planos. Uno era cielo. Otro era tierra. Pero uno era blanco, y el otro, más aún. Sobre el plano inferior, el más resplandeciente, las palas de la locomotora habían abierto camino entre los metros acumulados, y el acero de las ruedas cortaba la nieve sobre los rieles como un cúter corta papel chino. El discurrir del tren se había convertido en una foto fija, simétrica. Solo cada cierto tiempo los rieles, que eran grises muy oscuros, se agitaban por la suspensión del tren, bailaban y se combaban hasta acabar con un mismo latigazo: una curva. Luego, esas dos líneas volvían al centro de la imagen y la curva se achicaba en la distancia hasta esfumarse, como un nudo que desaparece si alguien tira de la cuerda. Y entonces la engullía el blanco, otra forma de silencio.

NSB conocía este efecto de estos trenes y el embrujo cinematográfico de su paisaje. Al inicio del invierno mexicano, que podría ser el verano de un noruego, Eduardo, mi compañero de piso y editor de cine, me había enlazado a un vídeo de YouTube. La televisión pública noruega, NRK, había colocado una cámara fija en la cabina de un tren y grabado enteras las grandes rutas del país. Entre tantísimo pietaje, en una versión muy corta, un tren emergía de un túnel bajo el sol de invierno con música de Chris Rea, *Looking for the Summer*. Esta mañana, Hansen había tomado una caja de su estante y me había regalado, metido en tres DVD, este viaje de diez horas.

Igual que en las imágenes, lo único que rompía la hipnosis bajo el ruido sordo y rítmico del tren eran los hitos kilométricos a un costado de la vía o algún apeadero ahogado bajo el peso de la nieve. Solo a veces sobrevenía el negro, y el punto de luz que era la boca del túnel en fuga mostraba, a contraluz, la ventisca que creaba el tren por la succión.

Un paseo por el tren

Mo i Rana, aproximadamente el ecuador del viaje, era otro pequeño nudo regional y vi un mayor intercambio de pasajeros antes de acercarme a la cafetería. El café no lo servía el camarero, sino una máquina automática. Pero el hombre me vio torpe, preguntó si era mi primera vez con una de esas y explicó cómo debía usarla. Él acababa de subirse. Viajaba solo de Trondheim a Mo i Rana, ahí cambiaba de turno y regresaba en el siguiente tren. Su inglés me era difícil, con un acento muy cerrado, pero a cambio sonreía, atendía y disfrutaba su trabajo.

Más allá de la barra, que estaba a mitad de vagón, había unas mesitas agradables con diseño muy nórdico, la antítesis del comedor con manteles y cortinas estampadas que había visto en otros trenes. Algunas parejas charlaban en mesas con luz tenue y, en otra, una mujer de unos cuarenta años hojeaba sus apuntes con una copa de vino. Acababa de cruzármela en la barra y traté de abordarla antes de que volviera a concentrarse. Ella respondió amablemente, como todo noruego habría hecho. Al decirle que yo trataba de conocer cada tren por sus usuarios habituales, dijo que ella apenas estaba leyendo. Preguntó enseguida por mi viaje y yo lo conté una vez más. Por su parte, en contraste de mi locuacidad, ella era investigadora y hacía un doctorado en autismo.

Kathrin Olsen tenía tantas preguntas como yo y me hizo olvidar que aquello había sido un asalto en toda regla. Le interesaba qué pensaba de Noruega, cómo había encontrado sus trenes y a los propios noruegos. La primera pregunta de todo noruego al volante había sido exactamente esa, cuál era mi idea de ellos. Al final me recomendaban, casi a modo de disculpa, que volviera para ver su gran verano, y yo les decía que trataría de hacerlo, pero que mi viaje allí era deliberadamente invernal. Antes de eso, y a propósito del carácter, era común entre ellos y ellas mencionar su timidez intrínseca. La siguiente pregunta solía ser si me estaba siendo fácil hacer dedo, y mi respuesta, que a esa supuesta timidez noruega yo anteponía sin duda el sentido que veía de la ayuda. Todo el mundo entendía el riesgo de verse a la intemperie en un cruce después de una nevada, y eso los hacía excelentes anfitriones.

—El espacio vital de los noruegos es amplio —dijo Kathrin al respecto—. Vivimos en lugares amplios, con mucho sitio alrededor. Quizá por eso somos tímidos a la hora de acercarnos.

Ella debió de haber reflexionado antes sobre eso. Asentí porque, *a priori*, me pareció una buena explicación.

—¡En los trenes nadie habla! —dijo aún Kathrin, leyéndome el pensamiento.

Y yo no supe si la mayor parte de aquel tren pensaba de esa forma o si había sido acierto mío, pero tenía suerte de haberla interrumpido precisamente a ella.

Me había llamado la atención no ver muchos lectores de *ebooks*, pero era porque muchas manos sostenían libros de papel. Los trenes noruegos son los trenes del silencio y están pensados para disfrutarse, partiendo, tal vez, desde esa misma concepción del espacio vital. Son trenes en los que se puede leer, o estudiar incluso en la cafetería, que es el espacio entendido para hablar. Por ejemplo, a diferencia de un

tren ruso, que circularía a la misma latitud aproximada, aquí no encontraba voces atronadoras ni borrachos rebotando entre los asientos ante la impasibilidad de la tripulación. En estos vagones tampoco se proyectaban películas que nadie quisiera ver, ni música que nadie quisiera oír. Al noruego no hay que entretenerlo de cualquier manera porque sabe qué hacer con su tiempo. En el avión a Tromsø, mi compañera de asiento era una oboísta inglesa afincada en Oslo, y verla allí haciendo *crochet* me recordó que, en los supermercados islandeses, la sección de corte y confección solía ser enorme, llena de lanas, botones y abalorios de colores. Al inicio del viaje, la megafonía había mencionado incluso un «área para niños», una buena forma, también, de confinar el ruido a bordo. Cuando volviera a mi asiento encontraría al hombre que estaba justo frente a la pareja amorosa enfrascado en su mismo cuaderno de sudokus.

El respeto noruego, además, llega a cotas nada subjetivas y en el transporte queda totalmente delimitado. Después de visitar Trondheim iba a tomar un tren local hacia el aeropuerto para volar a Bergen, y en el último vagón, mientras me hacía un sándwich evitando que crujiera el envoltorio, leí en el reposacabezas del asiento delantero, y escrito en noruego y en inglés, «silencio». En la pared, una serie de símbolos prohibía auriculares, ordenadores con sonido y hablar por teléfono dentro de ese vagón. Y en los tranvías de Bergen, después, una campaña definiría *decibeldust*: la persona que incomoda con su ruido al resto de pasajeros.

Hablé tanto con Kathrin que menguó la tarde y en un visto y no visto anocheció. Cuando las lucecillas de Trondheim se hicieron más frecuentes, el tren se detuvo en Stjørdal, una estación pequeña pero de elegancia añeja. Era de madera, un juguete de otro tiempo que a la luz de unas farolas me resultó cálida, nada minimalista en la Noruega actual.

Kathrin no miró de nuevo sus apuntes pero, a cambio, me había explicado el estado de la investigación noruega. Colaboraban con universidades inglesas y eso le suponía un soplo de aire fresco. Dijo que los directores de investigación noruegos solían ser un poco dinosaurios y soberbios. Le pregunté si esa soberbia era un rasgo del gremio o general, ella dijo que del gremio y yo imaginé que venir del país que todo el mundo pone de ejemplo es algo que también ha de saber llevarse.

Al filo de la medianoche, ya en casa de Pablo Sigüenza, alcancé los últimos coletazos de una aurora boreal que resultó ser excepcional. Formas de un verde lechoso que bailaban sobre Trondheim pese al exceso de luz urbana, y Pablo, mi anfitrión mexicano, había logrado

una gran foto. Al amanecer, una francesa me saludaría en una tienda y, como quien habla del tiempo en el ascensor, me preguntó qué tal la aurora. Dijo que se había visto desde Polonia, luego supe que incluso desde Florida y quise tirarme de los pelos. Pero tenía vicio. Días atrás, en un valle remoto de Finnmark y con un metro de nieve alrededor, me había paralizado al ver abrirse el cielo con llamaradas fluorescentes verde intenso y lila. Conmigo, el cielo ya había sido generoso.

Bergensbanen y flåmsbana

Sobre el mapa, el recorrido Bodø-Trondheim-Bergen-Oslo se parece al signo que abre una interrogación (¿). En el punto superior se situaría Bodø; en el ángulo central, justo donde el palito se une a la curva estaría Trondheim; a mitad de la curva quedaría Bergen, y en el extremo inferior, como final de curva y de trayecto, Oslo. Solo que para ir de Trondheim a Bergen había que irse hasta el mismo Oslo, y preferí acortar por aire, sobrevolar las montañas de Trondheim a Bergen y ahí tomar el Bergensbanen hasta la capital. El segundo billete que se me concedió era para este trayecto, Bergen-Oslo. Y de camino, también iba a conocer la pequeña línea de Flåm.

El Bergensbanen partía de Bergen a las 7:54. Había confirmado que las obras de la línea no afectarían al servicio, así que no era necesario llegar en autobús a Voss en vez de remontar en tren los Westfjords con la nariz pegada en el cristal. Casi siempre junto al agua, la vía surcaba valles inverosímiles, pueblitos incrustados entre montañas o estirados a lo largo de la orilla, salvaba nuevas ramificaciones a base de pasarelas y aprovechaba la grieta interminable que era el enésimo fiordo para adentrarse en el corazón noruego. La cola de este fiordo no acababa nunca y no supe ver en qué momento se convertía en río. Solo vi que el hielo y la nieve iban creciendo poco a poco en sus orillas y por fin comenzamos a ganar algo de altura.

Lo primero que hice al encontrar mi sitio había sido ir en busca del «espacio para niños». Aquí también lo había. Caminé hacia el final del tren y pronto me vi en medio de un cuarto que ocupaba casi medio vagón, un laberinto de rampas de color naranja, piscina de bolas y redes en plan barco pirata, aunque los niños jugaran a vikingos. Un barco a bordo se veía natural porque allí fuera, tras la ventana, siempre había agua. El otro medio vagón eran asientos predispuestos para que madres y padres acompañaran a sus hijos.

Desde que aterricé en Bergen —una hora escasa desde Trondheim —, la ciudad había hecho honor a su fama de lluviosa. No hubo

aurora, tan al sur, y ni siquiera estrellas. Tampoco rastro de nieve. Las montañas boscosas a su alrededor atrapan muchas nubes, allí dicen que Bergen es más escocesa que noruega e incluso que, a final de 2006, llovió durante ochenta y tres días seguidos. En promedio llueve más de trescientos días al año. Con ese clima, la antigua capital noruega había dado compositores como Edvard Grieg, o una de las primeras sinfónicas del mundo. Pero Bergen también era la cuna del *black metal*, y bandas como Borknagar, Immortal o Burzum habían salido de allí, aunque el cantante de este último resultó ser un supremacista que mató a otro metalero por impuro y que, reivindicando el paganismo, se obcecó en quemar iglesias medievales de madera. Claro que esto lo dejó en nada Anders Breivik, que asesinó a noventa y dos personas en 2011 en Utoya, una isla en Oslo. Él también pretendía «salvar» a su país.

En Bergen me había recibido mi amiga Chía Ávila, mexicana y chilanga. A la vez que Pablo en Trondheim, ella llevaba medio año cursando su máster en Dinámica de Sistemas, una disciplina que analizaba patrones de comportamiento para aplicar a cualquier ámbito que implicara toma de decisiones. Idealmente, decía, los resultados se aplicaban a políticas públicas, y estudiarlo me pareció algo tan lógico y noruego como si en Colombia te graduaras en café, o en España —existe— en flamencología.

Cuando ya había idealizado las casitas de madera pintada y tejado triangular como símbolo de la igualdad entre noruegos, supe que el este y el oeste de Oslo marcan sus diferencias socioeconómicas casi con tiralíneas. Pero fue Chía quien me habló antes de las grietas que estaban aflorando en la idílica convivencia noruega. Sencilla como es, en una asamblea de estudiantes muy concurrida, Chía se había sentado en el piso, y tres jóvenes universitarios de primer año le habían preguntado si era cierto, entonces, que en el tercer mundo se sentaban en el suelo. Ella, que no había escuchado nunca nada igual, se preguntó si aquella era la frontera de la igualdad social noruega. Fuera de aquella anécdota y del ritmo académico, había encajado muy bien. Respetuosa, tranquila y responsable, montañera como la que más, siempre la vimos muy noruega. Le encantaba el entorno en el que vivía y solo extrañaba el chile piquín en las comidas. Quise remediarlo, pero el bote que yo llevaba solo para ella lo dejé olvidado en Narvik.

Voss, la siguiente población a lo largo de la vía, quedaba ya tierra adentro. Tenía una estación rústica, de aspecto alpino y buen tamaño, pero no pude sino verla de pasada y, aparte, iba leyendo.

> No se puede ver gran cosa de un país desde la ventanilla de un vagón. Si hubiéramos tenido tiempo hubiéramos hecho el viaje a caballo, haciendo excursiones a los valles cercanos. Nos veíamos reducidos a contemplar por la ventanilla el paisaje ante el cual desfilábamos y a las personas que viajaban con nosotros. Estas dos operaciones significaban algo, no obstante.

El párrafo es de nuevo de Knut Hamsun, y lo descubrí solo unas semanas después. Hamsun, premio Nobel noruego en 1920, había apoyado al nazismo invasor de su país, y cuando lo mandaron recluir en un manicomio defendió en un ensayo su propia postura y su cordura, por entonces cuestionada. Los fastos por el 150o aniversario de su nacimiento habían dividido a la opinión pública, pero pocos años antes habían aparecido en castellano sus primeras traducciones directas del noruego. Según Juan Soto Ivars, escritor y crítico español, eran las únicas que podían considerarse parte de su obra porque «el resto, viejas ediciones que pululan en los puestos de barata, está muy desnaturalizado».

En una de esas coincidencias que a uno lo descolocan, de paso por Vitoria antes de volver a México, iba a encontrarme entre los libros del cuarto de mi hermano un lomo que decía *En el país de los cuentos*. Aquel libro que nadie parecía haber visto antes era una edición de Plaza & Janés que amarilleaba desde 1979 y probablemente había salido de alguno de esos rastros. Era tan fiable que en la portada, muy bonita, por demás, decía: «Knut Hamsun, premio Nobel de Literatura 1919». En él, Hamsun desdeña a cada judío con que se topa y la mujer que lo acompaña es apenas una sombra. Pero, tratando de aprender del viaje, lo devoré en un par de semanas. Describe un viaje al Cáucaso en 1903, toma bastantes trenes, se detiene en ellos y dedica al paisaje y al progreso un par de párrafos que, aunque quizás estaba leyendo al traductor, tienen descripciones ágiles que intercala con las de su juventud noruega. Y recoge los lamentos de un viajero de ese tiempo que no puede abarcarlo todo desde el tren, como cualquier persona que se quede con ganas de bajar en la estación de Voss.

A cambio, el paisaje se fue tornando nuevamente blanco y, poco después, la nieve que en este viaje siempre vi posada comenzó a caer. Después de un buen rato de ascenso sostenido, el grosor de la nieve también crecía. Por lo menos llegaba a un metro cuando la megafonía anunció que la próxima parada iba a ser Myrdal, el enlace con el ferrocarril de Flåm.

Flåmsbana

El tren de Bergen rumbo a Oslo se detuvo a media curva y un grupo

de pasajeros se apeó en mitad de una cortina de copos que caían como plumas. Colgada en la montaña, la estación de Myrdal apenas había logrado abrirse hueco a los pies de un nuevo túnel y tenía un parapeto para contener rocas o nieve. Los copos se encimaban con la misma poca prisa con que los noruegos se ponían a cubierto, y ni la locomotora, aletargada salvo por dos pilotos rojos, rompía un silencio opaco. La nieve amortiguaba todo a un punto que, como si hubieran cambiado las reglas de la física, parecía que cualquier objeto podría caer sin hacer ruido. Myrdal estaba sumida en medio de una nube luminosa y 866 metros sobre Flåm, que quedaba a cota cero, incrustado al cabo de un fiordo laberíntico a 180 kilómetros de mar abierto. Al otro lado del andén y la estación, otra máquina idéntica y tres vagones esperaban la orden para resbalar montaña abajo. Cuando el Bergensbanen partió sigiloso rumbo a Oslo, busqué mi sitio en el viejo tren de Flåm.

Poco antes de iniciarse la construcción de este ramal, Hamsun había escrito sobre un tren caucásico proveniente de Bakú:

> También en aquella línea la locomotora está movida a petróleo, y el olor que despide, con el calor, es nauseabundo. Menos mal para los fumadores. El cigarrillo parece que tiene a veces un sabor refrescante. Se fuma en todos los coches. No hay reservados para los fumadores. Hasta en el de «señoras» hay ceniceros. La suciedad es grande, las chinches se pasean por los asientos y suben por los respaldos.

Los ferrocarriles turísticos no me interesan demasiado. Los encuentro desnaturalizados, predecibles, con una belleza casi siempre privilegiada, pero demasiado obvia a la vez. Como sea, no logro motivación suficiente hacia ellos o, simplemente, son objeto de otra cosa. Así que no había pedido pases para el tren de Flåm. Pero luego me pareció absurdo y muy terco de mi parte que el tren a Oslo parase en Myrdal y yo lo pasara de largo sin más. Por suerte no era demasiado tarde y un nuevo código vía *mail* me concedió este paréntesis de ida y vuelta que se abriría y cerraría en Myrdal. Una joven pareja de japoneses jugaba y se fotografiaba bajo los copos, y el resto del pasaje no llegaba a diez turistas. La locomotora, que no era la antigualla que anunciaban los panfletos, sino una moderna y funcional, estaba lista para salir. Los encargados se aprestaron y subí al segundo vagón. Era temporada baja, tan baja que el tercer vagón iba cerrado bajo llave.

El tren comenzó el descenso lento con todo el vagón para mí y para otra pareja, tal vez de alemanes. Los coches estaban restaurados, revestidos en madera y con terciopelo rojo en butacones plegables tipo

cine. Eran amplios y luminosos, y los ventanales parecían recrecidos para abarcar más vista. Me senté sobre la butaca cerrada para estar más alto y descubrí que encima de cada puerta, en vez de un termómetro digital, había una pantalla de la que salía una voz. Al principio, la pantalla iba mostrando en varios idiomas la historia de la línea, pero la voz pregrabada anunció pronto una gran cascada del lado derecho. Recordé los «turibuses» que han proliferado en las ciudades grandes. Como el precio del Flåmsbana es el de un tren turístico y ya no el de una línea regular, alguien pudo pensar que habría que completar la propuesta a base de información. Cada lugar pintoresco se merecía una parada y un pictograma esférico representaba el nombre del lugar. Se parecía mucho a la simbología del metro de Ciudad de México, pero el objetivo no era servir a población iletrada, como el de aquella en su origen, sino exprimir cada punto del trayecto. La función casi no tenía público y no diré que me agobié. Pero esa voz que solo oíamos tres personas parecía haberse quedado encendida después del último verano.

Durante mi época universitaria, alguien nos pasó una fotocopia como ejemplo de una buena crónica de viaje. Fue la primera vez que oí acerca del ferrocarril de Flåm. A decir verdad, sospecho que me la pasó mi amigo Moncho, Ramón Torres, que sabía de mis gustos y, como yo en realidad cursaba Publicidad, solía compartirme el material más interesante que le daban en Periodismo. Quise encontrar aquella crónica en internet, pero hay tantas referencias a este tren de unos años para acá, es tan promocionado, que fue imposible dar con ella[7]. Costaba creer que 700 000 personas visitaran Flåm al año. Y de ellas, ¿cuántas terminaríamos por generar un post, un tuit, alguna referencia?

Fabiola Salmorán era otra joven mexicana, de Veracruz, que vivía en Madrid tranquilamente. Trabajaba en la oficina de Turismo de Noruega, pero recibió una oferta de trabajo y poco después se vio viviendo en Aurland, un pueblito de 2000 personas a pocos kilómetros de Flåm. Fabiola, que tenía estudios en Turismo y maestría en Administración de Negocios, me escribiría que el turismo había explotado allá en torno al año 2000. «Suena muy raro, pero la afluencia se basa mucho en lo que pasa en la economía mundial. Ahora, nuestro mayor mercado son economías crecientes: China, la India o Brasil.»

Me gusta tener presente la escena que detonó *El turista*, el libro esencial que escribió el sociólogo Dean McCannell después de que un estudiante iraní se levantó en plena clase y dijo: «¡Todos somos turistas!»[8]. Ese libro aborda el surgimiento de las producciones

culturales, de lo cual este recorrido tutelado era un gran ejemplo. Pero también me sentía un poco Paul Theroux en *Las columnas de Hércules*, donde narra su rodeo al Mediterráneo, desde Gibraltar a Ceuta, para conocerlo en temporada baja. Mi hermano había conocido el Flåmsbana en verano, y cuando le compartí mis fotografías de la parte alta del recorrido no lo podía creer. Su tren iba tan lleno, diría, que imaginé una avalancha de pasajeros inclinando peligrosamente los vagones a cada recomendación del altavoz para mirar aquí o allá. En cambio, la voz políglota anunció una parada de cinco minutos y el tren se detuvo en un andén curvo que surgió en medio de dos túneles. La locomotora había quedado dentro del primero y el último vagón dentro del otro. Pero no había rastro de la cascada esperada. Entre las pocas voces que se oían, el sonido del agua surgía grave y amplificado entre la nieve y los chupetes de hielo. Lo que hizo que mi viaje cuadrara definitivamente fue que la carrera de mi tío se disputase en esta maravilla que es Noruega justo en marzo.

Aproveché el descenso para hacer algunas fotos. Asumí que de subida habría tiempo para apagar la cámara y sentarme con calma y con el relato ya aprendido. No había querido leer acerca del tren, estaba tentado de enterarme *in situ* de las cosas e incluso *a posteriori*, pero sentí que todo llegaba hecho, preparado, como si la visita a Flåm fuera siempre exprés. Entre túnel y túnel, a medida que la línea iba perdiendo altura, la nevada iba amainando y las zonas blancas se volvían manchas. Se vieron algunos apeaderos en los que el tren ya no paraba y un par de tramos desdoblados en los que no había trenes que cruzarse. A un costado de la vía la montaña trepaba entre abedules pelados; al otro, el río aumentaba con cada torrente bajo los acantilados y algunas granjas copaban los mínimos respiros que el relieve concedía para explotar pequeños llanos con sus espesos pastos.

Después de un cuarto de hora de bajada con el freno echado, las nubes quedaron arriba y la vía dejó ver, al fondo, un llano muy amplio. Las montañas caían casi a plomo y lo delimitaban, pero al cabo de una de esas montañas, el llano iba a encontrar una salida y se abría al fin al agua calma. El cuadro lo formaban casitas a dos aguas, una iglesia con su cementerio y una escuela. Las construcciones estaban separadas por vallas que parecían de madera y el verdor de algunos campos con aspecto de viñedos. Sin embargo, antes de ganar la orilla, el río surcaba la planicie por entre el caserío y había dejado una amplia franja gris a cada lado. Vi excavadoras detenidas, muros de contención recientes y, entre el lodo, un tejado medio deshecho se asomó de forma extraña.

El tren siguió una curva, perdió la poca altura que faltaba y se

dejó llevar hasta la terminal. A solo unos metros, al cabo de una explanada, descansaba, amarrado, un crucero fuera de servicio. La estación de madera recordaba a un wéstern, y el lugar, más bien, a un set de rodaje. Era un pueblo recién pintado, impecable, con algunas obras, pero tan vacío como cualquier otra localización si hoy no se graba. Los censos dicen que en Flåm viven entre 300 y 350 vecinos.

La terminal acuática también estaba aletargada. En el dique, como si fuera una estación, un cartel orientado hacia el fiordo —«Flåm»— saludaba a quienes llegaran desde el mar. En el núcleo urbano, un edificio de madera oscurecida imitaba a una de las famosas iglesias medievales, pero se trataba de un restaurante fuera de servicio. Lejos de las vías, un vagón de madera medio descapotado era en realidad otro restaurante cerrado, y en el interior de la estación, unos obreros reformaban la zona comercial. Flåm también era un parque de atracciones en un lunes de invierno. Mi experiencia parcial, mi recuerdo posterior de Flåm, será indefinidamente eso.

Eran las 11:30, estaba frente a un pequeño museo de sitio y su horario invernal anunciaba dos únicas horas a partir de las 13:00. A esa hora mi tren ya iba a estar subiendo rampas. Al otro lado del cristal, liberado de sus obligaciones, un hombre pintaba una dresina. Señalé el horario, puse cara de disgusto y entonces propuso algo: cerraría la tienda de recuerdos y me dejaría ver el resto.

Una buena colección de material y documentos daba cuenta de las complicaciones del trazado, que habían sido muchas. Mejor aún, el propio Espen, el pintor, trabajaba para la Sociedad de Desarrollo de Flåm. Contó que, en verano, el museo tenía unos doscientos visitantes por hora, que abría de 8:00 a 20:00 y, de media, eso eran unos dos mil al día. Y entonces mencionó que en el edificio de la estación trabajaba una chica mexicana. Salí corriendo a presentarme. Fabiola logró darme una tarjeta con sus datos justo antes de que mi tren saliera y repitiera el mismo rosario de atracciones, solo que ahora era a la inversa. Los turistas de crucero, la mayoría, hacían el recorrido al revés que los que llegábamos por la línea Bergen-Oslo.

De regreso a la altura, en Myrdal, el horario de los trenes no estaba tan bien concertado. Pero en lugar de un destino estacional, Myrdal era una conexión vigente para los pobladores y, ahora, para los esquiadores de fondo que se desplazaban por la zona. Me sentó muy bien deambular por la estación y descansar en ese rincón blanco, neutral y silencioso.

Lo primero que hice fue acercarme al maquinista y al revisor que venían conmigo desde Flåm. Uno de ellos, un gigantón afable, se protegía de los copos que volvían a caer con su gorra de capitán

Nemo, que poco más e iba a volverse blanca. Me habló del tren a condición de no dar su nombre y dijo que, en verano, había ocho por trayecto al día que llegaban llenos, con 525 personas cada uno. Ese verano incluso habría dieciocho trenes, nueve por sentido.

En invierno, en cambio, a Flåm solían llegar jóvenes asiáticos que estudiaban en Europa y aprovechaban para conocer el continente antes de volver a casa. A él le había tocado ver la escena.

—No suelen conocer la nieve. Y llegan aquí, la tocan y alucinan.

Pero no todo lo que caía en Flåm era nieve. La noche del 27 de octubre de 2014, seis meses atrás, no había dejado de llover en horas y el fiordo había hecho de embudo.

—La Cruz Roja y la policía tuvieron que sacar a la gente de sus casas. Yo tuve que alojar a un amigo mío. Cinco familias se quedaron sin casa, sin animales y sin su maquinaria agrícola. Solo del área de la estación se retiraron mil cien toneladas de lodo.

Las excavadoras, los muros y el lodo tenían una explicación. Pregunté al maquinista si lo achacaba al cambio climático.

—Cambio climático o ciclos, es la eterna discusión —dijo. Luego rememoró los inviernos blancos de su infancia en Flåm, e hizo balance —. Este invierno solo ha habido cuatro o cinco días bajo cero. Últimamente llueve mucho más y hace más viento.

Espen, el pintor, me había adelantado que el grueso de los visitantes viene en verano y por mar. El maquinista dijo que esos viajeros sumaban 500 000, y que en 2015 amarrarían en Flåm en torno a 150 embarcaciones. En términos comparativos, iba a escribir Fabiola, la afluencia a Flåm era comparable a la que tienen Bergen y Oslo. El récord de cruceros en una temporada se había dado unos años antes, con 172. Sin embargo, los fiordos eran áreas protegidas, y dos de ellos, patrimonio mundial. Como muchos barcos llegaban de Inglaterra, la Unión Europea les exigía combustibles menos contaminantes. No eran parte de la Unión, pero tenían que cumplir con ella.

En Bodø, el señor Hansen me había contado que no existía un gran puerto noruego, que la carga estaba repartida por su costa y que había puertos concretos por los que salía mineral, petróleo o gas. Lejos de los yacimientos de hidrocarburos, los que en los años sesenta marcaron el despegue de una Noruega rural, una aldea como Flåm vivía de la agricultura y la ganadería hasta que la construcción de una hidroeléctrica y del ferrocarril sumó fuentes de trabajo. Hoy Flåm conecta con su entorno mediante dos carreteras y dos túneles de once y veinticuatro kilómetros a través de las montañas. Cuando se construyó el Flåmsbana, para alcanzar un pueblo tan aislado, la vía

había necesitado rampas del 6 por ciento.

—Por demás, este es el tren de los veinte —dijo el maquinista—. De Myrdal a Flåm hay veinte kilómetros y veinte túneles. Se inició en 1920, tardó veinte años en acabarse y entonces costó veinte millones de coronas.

Todos estos «veinte» habían permitido colocar la carga rápidamente en barcos y evitar así larguísimos descensos. Este pueblo bien pudo haber sido otro Bodø, pero en Flåm, el transporte de carga había cesado en los años ochenta.

—A menos que suba a esquiar, ningún local usa ya el tren —dijo el maquinista—. Todo son turistas.

Candor persa

Tomaba notas rápidas en el vestíbulo de Myrdal junto a una esquiadora que esperaba el mismo tren que yo. Cada cual estaba más cargado y habíamos cambiado un par de palabras a la hora de acomodar los bártulos. Ahora, ella miraba mi libreta y sonrió.

—He estado charlando con un hombre en el museo y se me va a olvidar lo que ha contado —dije.

Se llamaba Agnethe Lund e iba camino a unas pistas de esquí que había rumbo a Oslo. Dijo que era de otra aldea del fiordo, así que, pensé, quizás habíamos subido juntos y no me había dado cuenta. No supe situar su aldea en el mapa. Ella tomó mi bolígrafo y escribió en mi libreta: Geiranger.

—En mi pueblo no hay turismo. Está al lado del glaciar más accesible a pie, pero no se promociona.

—¿Y eso es bueno o malo?

—Así está bien —dijo, después de sopesarlo—. La gente es escéptica ante el negocio del turismo.

Su familia tenía un hotel rural y organizaba travesías por la zona. En cambio, se sentía a gusto con el flujo de visitantes habitual, que era limitado. Me dio su tarjeta y dijo que la contactara si volvía por allí.

Fabiola me contaría que muchas de las compañías eran familiares y tenían escasa formación de servicio, pero el Gobierno había creado una comisión para que pudieran mejorar ese servicio y había transformado el sector en los últimos años. Le parecía que el noruego rural era más abierto que el de las ciudades, e incluso ella había notado un cambio en la apertura hacia el turista. Sin embargo, aquello implicaba trabajar directamente con la naturaleza y su preservación, parte de la identidad de los noruegos. Una de las actividades más promocionadas era la ruta de Rallarvegen, un camino ciclable que baja en paralelo a las vías y que usaban los trabajadores durante su

construcción. Ella misma, que había aprovechado un año escolar en Oslo para integrarse perfectamente ahora en Aurland, se enamoraba a diario viendo el fiordo al despertar, sobre todo en primavera y en otoño, cuando el paisaje se transformaba. Pero el paisaje también se transformaba en verano, y un reportaje del medio dn.no[9] denunciaba que los baños de la estación de Flåm eran los únicos públicos abiertos para los miles de visitantes. El subtítulo del texto era suficientemente explícito: «Mierda en el porche y extraños en la sala. Vivir en plena ruta turística noruega puede apestar. El granjero Anders Fretheim está tan cansado que ha comprado un refugio en Stadt». Sin duda, Agnethe temía que el efecto Flåm les alcanzara y se les fuera de las manos.

Bajo los copos, un revisor fortachón saltó del Bergensbanen en mangas de camisa. Miró adelante y atrás en busca de la señal del maquinista o del jefe de estación. Me recordó a un elfo de Tolkien. Llevaba una coleta rubia engominada que le destacaba las orejas, y una mandíbula prominente le daba un aspecto simpático. En mi equipaje, llevaba una lente prestada para retrato y la estaba disfrutando mucho. Le pregunté si podía fotografiarlo allí en plena nevada y no tuvo problema.

Un joven se levantó rápido y brincó al pasillo para dejar libre mi asiento junto a la ventana. No parecía noruego, pensé. En la cuestión de nacionalidad, el fenotipo va perdiendo vigencia a grandes pasos, pero tampoco se me hizo noruego en sus modales. Combinaba formas despreocupadas con una cortesía más propia de un latino o de algunos países orientales. Hablaba inglés como un rapero y bromeó desde un primer momento. Al sentarme, inundé de cachivaches su butaca mientras él esperaba en medio del pasillo sin hacer el más mínimo aspaviento. Tableta, libreta, comida... también un panfleto que alguien acababa de darme y no había podido ver. Le pregunté si ese panfleto era suyo, se rio y dijo:

—Todo es tuyo, *man*.

Creo que era el folleto del Flåmsbana y me dio risa a mí también. De todas formas, ¡qué facilidad para empatizar, después de tantos días! Vestía de cuero, con unos vaqueros como para enseñar gayumbos y zapatillas de jugador de la NBA. Tenía un móvil ultramoderno enchufado a unos auriculares enormes y hablaba un inglés fluidísimo con un deje de barrio muy marcado. Su poca barba parecía desatendida en un punto muy exacto. Ya sentados, le ofrecí comida y la rechazó casi con una reverencia. Qué raro este rapero. Se llama Johan.

Johan era mitad noruego, mitad persa. No iraní: él dijo persa. Contó que llamaba Persia al norte de Irán, adonde no llegaron los

musulmanes, y recordé que en Irán había seguidores de Zoroastro. Él dijo que su nombre era en realidad una adaptación fonética de otro más difícil. Lo traducía como «león del universo». Johan estudiaba, tenía solo veinte años y hablaba perfectamente noruego porque había crecido allí. Estaba muy agradecido con Noruega. Había llegado como refugiado junto a un adulto que no precisó. Tiempo después ese adulto fue expulsado y él terminó en Grecia. Recuerda esa época con nostalgia. Luego había llegado a Barcelona y allí siguió estudiando hasta volver. Familia, dijo, no tenía. Parte la había perdido y parte nunca había estado cerca. La rechazó con un gesto de desprecio y me dijo que, cuando se sentía solo, solía meterse en una iglesia. Cristiana, sí. Se había convertido. Pero ahora estaba viajando a Oslo para una celebración del calendario persa junto a unos amigos y familiares de ellos. Iban a asistir noruegos, persas, y también su mejor amigo, de padre noruego y madre persa. Luego sabría, por las fechas, que debía de tratarse del Nowruz, el año nuevo zoroastrista que se adoptó en gran parte de Asia Central.

Qué giro inesperado había dado el viaje, pensé. Pero el trayecto era largo, y podríamos seguir charlando luego. Quería poner en orden algunos apuntes mientras me abstraía con la nieve fuera. O sea: ir a la cafetería, pedir un café, mirar por la ventana y escribir. Se lo dije a Johan y él decidió ir también. Parece que le pesaban los trayectos largos y no tomé a mal su compañía. Si me ponía muy ermitaño, él lo iba a notar y regresaría.

Johan no me dejó pagar por mi café. Recuerdo momentos muy precisos en los que he sido invitado estando fuera de mi zona de confort: beduinos en Jordania, peones mapuches en la Patagonia, mestizos paraguayos en los caminos de barro o habaneros festejando un cumpleaños con la puerta de su casa abierta —en México, ya perdí la cuenta—. Estaba convencido de que aquel era el lado persa de Johan. Rozó el exceso cuando me cebó con uno de los dos *hot dogs* que trajo y casi tuve que dejar a medias el café, porque una Indian Pale Ale me esperaba en la mesa con una servilleta puesta alrededor.

Johan tardó unos minutos en pagar, el tiempo ideal para que se fraguara una situación extraordinaria. Una señora noruega de no menos de setenta años se me acercó y preguntó si podía sentarse con su amiga en la otra banca de la mesa. Dije que claro que sí. Johan llegó, hice un gesto de que íbamos a compartir la mesa y saludó a las dos señoras con pendientes de bola y fular al hombro como si todos fuéramos vecinos. Una no hablaba y tenía el cuello tieso, pelo corto y rictus de señora fina. La otra, la que había pedido permiso, empezó a hacer preguntas en impecable inglés.

Quería saber de nuestros viajes. No se sorprendió en absoluto de lo que resumía Johan, y le preguntó con toda naturalidad dónde había aprendido a hablar inglés, aunque Johan no hablaba inglés, sino un americano fluidísimo y preciso.

—Me gustaba mucho Eminem —dijo— y quería entender lo que decía. No aprendí en el colegio.

La señora, complacida, señaló rápidamente al otro lado de la ventana. Al pie de unas lomas de pinos pelados y lo que parecía un lago bajo la nieve, el tren iba dejando atrás un grupo de casas dispersas. Estaba tratando de situar una cabaña.

—Pasamos ahí las dos últimas semanas, esquiando. Ahora volvemos a Oslo por asuntos familiares, lo vamos a echar de menos.

A mí, lo que me interesaba era cómo habían aprendido inglés ellas, no tanto por su origen sino por su generación, porque no estaba habituado a oír tal fluidez en gente tan mayor. En tiempos de nuestros padres apenas se enseñaba francés, y poco, porque a Franco le pareció que bastaba y sobraba con entender a los vecinos. Medio siglo antes que Johan, ellas sí habían aprendido inglés en la escuela a partir de los seis años. Después, la otra señora incluso había sido maestra.

Entonces también ella se incorporó a la conversación y los tres empezaron a hacer bromas noruegas que yo seguía pero no siempre entendía. Johan impostó un acento británico y afectado, pareció incluso que las imitaba a ellas, y nos reímos todos. El humor ignoraba brechas de cincuenta años, miles de kilómetros y cuestiones culturales, y mientras tanto, todos seguían hablando inglés por mí, algo que en otros lugares, como anfitriones, aún nos cuesta hacer. Esta vez, personas muy distintas provocaban situaciones que en el fondo me eran familiares, y el viaje volvía a revisar mi idea de la hospitalidad, la convivencia o el candor.

El resto del viaje a Oslo se hizo largo. Habíamos acumulado algo de retraso al ceder el paso a otro par de trenes. Yo leía a ratos y otras veces era Johan el que me entretenía. Me puso sus cascos gigantes, me envolvió el estruendo de una canción muy MTV con una voz que era como una golosina y le pedí que bajara algo el volumen para tratar de disfrutarla. Las señoras me habían dejado fotografiarlas en sus asientos antes de levantarse, y ahora que Johan se había sentado enfrente le tocó a él. Le daba la risa, mi cámara lo intimidaba. Pero estaba ansioso por fumar y, cuando logró poner pie en tierra por un momento en una estación, tocó en el cristal por fuera y posó antes de atacarse otra vez de risa. Me pareció que llevaba los ojos delineados a la manera de los beduinos. En Argentina usarían una palabra muy precisa para Johan, «fachero», y además creo que no le juzgarían.

Los trenes noruegos tienen internet abierto, e insistí a Johan que me señalara en Google Maps su Persia actual. Buscamos el mar Caspio, la orilla sur, en el actual Irán, y allí uno de sus puertos, Bandar Anzali. Debido a Hamsun, semanas después yo aún seguiría inmerso en este viaje de ida y vuelta entre el paganismo nórdico y aquellos zoroastristas. Su libro rememoraba la quema de brujas en Finnmark, inicio de mi recorrido, y se centraba en los adoradores del fuego del actual Bakú, que había sido parte del Imperio persa.

> Parece ser que le debemos muchas nociones religiosas al pueblo iranio. [...] Estamos en el sitio que inspiró al cristianismo la idea poética del fuego eterno. Aquí existía bajo tierra el fuego que no tenía necesidad de ser alimentado; ardía solo, sin extinguirse jamás: era el fuego sagrado. Conocían únicamente esta agua cenagosa, le prendieron fuego y ardió, ardió eternamente. Atribuyeron aquel fuego a Mitra, al Sol, el cual también ardió eternamente y era la imagen de Dios. [...] Y porque alguien levantó un templo sobre aquel fuego, se lo agradecieron extremadamente. [...] El santuario de Bakú ya no es más que una leyenda. Pero el fuego viviente seguirá siendo sagrado para ellos hasta el día en que desaparezca el último creyente. Porque son los adoradores de fuego.

Hamsun, ya abiertamente filonazi —la idea de lo ario se relaciona con lo persa y lo iranio—, moriría en 1952, una década antes de ver cómo Noruega descubría su petróleo y su historia cambiaba para siempre.

Johan no llevaba bien la cuestión religiosa en su país de origen y pidió cambiar de tema, porque le entristecía. Se levantó a por otro par de cervezas y luego dijo que, en realidad, estaba enamorado. Lo estaba pasando fatal. Su ex estaba hecha un lío con él, y él, contó, era muy celoso.

Poco antes de llegar a Oslo me llegó un mensaje al móvil y le confirmé a Johan que ya tenía dónde dormir allí. Si no, dijo él, no me hubiera dejado quedarme esperando en la estación.

◆ País: INDIA
◆ Línea férrea: VERAVAL-TRIVANDRUM
◆ Tramo recorrido en tren: SURAT-ERNAKULAM (KOCHI)
◆ Otros lugares: Navsari, Udvada, Daman, Mumbai

TREINTA HORAS DE CIUDAD RODANTE

4

LA INDIA DESDE EL SUELO DE UN TREN

La lista de sucesos más o menos habituales en cada trayecto en un tren indio es de tal calibre que, durante meses, me estuve preguntando cuál sería la mejor manera de abordarlos. Había costumbres y personajes esperables, pero, por la complejidad que representa para un occidental, la India no era el mejor lugar para aprovechar la mirada nueva de un recién llegado. Con el paso de los meses empecé a imaginar cada tren indio como una versión móvil de *13 Rue del Percebe*, el cómic a página completa donde el dibujante Ibáñez mostraba la sección transversal de un edificio y, desde su domicilio-viñeta, las familias habituales vivían una peripecia diferente en cada entrega. De paso, la elección de esa analogía demostraba que cualquier cosa que yo pudiera escribir sobre los trenes saldría de mi cabeza y de mis propios referentes más o menos válidos. Ahora, al cabo de medio año viviendo en Nueva Deli, después de una veintena de trayectos y varios cientos de horas, podría al menos compartir, con cautela, algunas de las cuestiones cotidianas que me habían salido al paso.

Una tarde de inicios de enero, viajando por la costa oeste rumbo al sur, empecé a sospechar que aquel era el viaje que quería relatar. El tren no era un *rajdhani*, *shatadbi*, ni *duronto*, los rápidos o especiales que pasan estruendosos por las estaciones y las dejan temblando entre nubes de basura que flotan en el aire. En pocas horas a bordo de aquel expreso regular se habían ido dando las escenas habituales. Además, era un trayecto que estaba haciendo de rebote, casi improvisado, y eso añadía un grado a la celeridad y al sentido del presente con que veía que sucedía el día a día. No fue un viaje placentero, sino una montaña rusa de estados de ánimo, como mi propia estancia en el país, y dio tanto de sí que, pensando en escribir, creo que resultó una buena veta.

Era al menos la séptima vez que me encontraba en Surat, una sofocante ciudad del sur del estado de Gujarat, cinco horas en tren al norte de Mumbai sobre la misma costa del mar Arábigo. Uno puede visitar la India e irse sin haber visto Surat ni en el mapa. Tuvo importancia durante el tiempo del control británico porque fue el primer puerto que levantaron los colonizadores. Lonely Planet dedica unos párrafos a su viejo fuerte, a una epidemia de ratas en 1994 y a la tumba de un marino holandés. Hoy, como otras grandes ciudades de Asia, Surat es un gran centro industrial, textil en este caso, que hacina

a más de dos millones de habitantes y no por ello es capital de estado. Pero Surat resultó ser el nudo ferroviario en que debía cambiar de tren para cubrir dos reportajes en que estaba trabajando al mismo tiempo, y aunque el gentío y los rincones polvorientos en torno a la estación no eran muy apetecibles, reconocía los lugares y me sentía relativamente cómodo.

Eran las cinco de la tarde, yo esperaba el tren al inicio del andén, en la vía 3, y lo vi llegar de lejos. Entró en la estación haciendo una ligera curva en la que, hasta segundos antes, una fila de porteadores movía bultos sobre los hombros de un lado a otro de las vías. Una de las primeras cosas que me impresionó de la India fue cómo las personas cargan sobre sí bultos para los que otras usarían camionetas o simples carretillas. Al pie del andén, el paso de cientos de caminantes había hecho una especie de surco entre las piedras, y los porteadores rebasaban los rieles como hormigas que superan sin problema una grieta en la pared. A corto plazo parecía eficaz, como casi todo.

Había comprado un billete a última hora. Eso significaba que mi vagón sería el primero o bien el último, el número 22 o 23 en el orden de aquella larga oruga azul, y por eso aguardaba en el extremo. Así de largos son los expresos indios. Tan largos que, además del número de la vía o del andén, cada plataforma está dividida en secciones igualmente numeradas que se corresponden con el orden de posición de cada vagón para facilitar el abordaje. La locomotora se detiene siempre en el mismo punto, como sucede en un metro, y, contando con ello, en otros cartelitos habitualmente electrónicos que cuelgan frente a cada coche se informa de su clase y posición. La cantidad de tipos de vagones y sus códigos en clave son un quebradero de cabeza, pero predominan cuatro clases. Si un pasajero tiene asiento en el vagón A2, el suyo es el segundo de los coches cama de dos literas *(two tier)*; si tiene B1, abordará el primero de los de tres literas (*three tier*), y S10, por ejemplo, el décimo de la clase *sleeper*, el más numeroso, básico y elemental de entre los coches cama. Que no está mal, porque por calidad y precio casi todos buscamos un *sleeper*. Pero en tu billete de última hora puede aparecer que tu clase es 2S *(second seat)*, y no S2, y entonces viajarás al principio o al final del todo, el gallinero, donde el cartelito dice también *gen*. Así las cosas.

Gen, o *second seat*, significa *general class*, la plebe, la congestión más densa imaginable a cambio, eso sí, de un precio ridículo. Mi billete equivalía a ocho dólares y medio y daba derecho a recorrer 1816 kilómetros. Pero me tocaría pelearme con una multitud para encontrar un sitio, algo de por sí engorroso, aunque asumible si el

viaje fuera diurno y durara unas horas. Sin embargo, comprar ese billete era la única opción que me quedaba de llegar al día siguiente a Kochi por menos de un ojo de la cara. Me quedaba poco para dejar la India y apuraba días libres. Quería conocer al menos Kochi y su rica historia, pero dudaba si tenía la obligación de jugármela de esta forma.

Medio Surat corrió ante mí como si a la entrada del vagón dieran dinero. Decidí no tomar parte en la batalla. Sabía de sobra que nadie o casi nadie iba a quedarse en tierra. Muchas de esas personas se apiñarían en grupos de cinco o seis sobre bancos de tres lugares, y el resto, sentados en el suelo o tumbados en el portamaletas. La comparación con un metro en hora punta se quedaba corta. Días antes, en la cercana estación de Navsari, había visto cómo un electrotrén de cercanías llegaba de Surat con gente encajada en el techo, junto a los pantógrafos, y haciendo equilibrio entre las gomas neumáticas que separan los vagones. Eso ya no estaba permitido en la India, si es que antes lo había estado. Cuando alguien encuentra una de esas fotos en que no se ve ni la locomotora de tantas personas que le cuelgan, le dicen que, o bien es una foto vieja, o bien se tomó en Pakistán o Bangladesh. Me quedé pensando en todo eso y, superado, no intenté ni entrar.

A cambio, caminé frente a los vagones hasta los de clase *sleeper* y a la altura de ellos di con el interventor. En ese momento, el *TC* o *ticket controller* resolvía dudas a otro par de pasajeros.

—Si quieres quedarte en este vagón, tienes que pagar 550 rupias de penalización —me dijo.

Bendita multa. Pagarla me permitiría estar, pero no me daba derecho a cama porque el tren estaba lleno. En realidad, no me importaba demasiado viajar o no viajar. Estaba soltero, sin jefes ni hipotecas y tenía ahorros. Viajaba con ordenador y podía instalarme y avanzar trabajo en cualquier rincón del mundo. Pero al tren le llegó la hora de arrancar, y ante la duda, salté adentro. Me dije que siempre podría bajarme en la próxima estación. Navsari o Udvada eran tierra conocida. Y aunque me había prometido no viajar una vez más sin plaza, así empecé a descender el mapa por la costa del mar Arábigo, de pie, dentro de un tren de casi treinta horas que acumulaba otra de retraso.

Un rincón para dormir

—Puedes sentarte aquí —me dijo, ya en movimiento, una chica de mi edad.

Viajaba sentada en la litera inferior dispuesta en el sentido del

pasillo. A su lado, su madre me miraba sin decir palabra y con el *bindi*, el puntito hindú, pintado en el entrecejo. La hija me hizo un sitio, cosa muy inusual tratándose de una mujer en la India, pero se lo agradecí y con un pudor aprendido le dije que no.

El mar Arábigo, invisible, quedaba siempre a unos kilómetros de la vía. Los pobladores a lo largo de esas costas se perdían en la historia, pero yo me había quedado con la historia de los parsis. Era mi punto de interés: allá en el siglo VII, en su huida de Persia ante el avance musulmán, aquellos zoroastristas habían encontrado refugio en los pueblos de Sanjan, Udvada o Navsari. Los persas comerciaban con los habitantes de este litoral ya desde antes de Cristo, y a cambio de ser recibidos en paz adoptaron la vestimenta local y la lengua gujarati, prometieron casarse solo entre sus miembros y aceptaron celebrar sus ritos de noche. Se adaptaron tanto a hindúes como a mogoles y británicos, a menudo fueron consejeros del poder y después de doce siglos han dado al país algunos de los empresarios, líderes o benefactores más reconocidos. Se mantienen como una comunidad que vive en torno a su fe, la más antigua entre las monoteístas, y a sus escrituras en avesta y pahlavi, dos lenguas que ya no hablan. Pero en el mundo de hoy enfrentan un problema: apenas quedan 60 000. Liberales en muchas facetas, la Verdad es uno de los pilares de su fe y casarse solo entre ellos, una promesa de los pioneros, les pasa factura porque a los hijos de parejas mixtas no los consideran parsis. Si se mezclan, piensan unos, sobrevivirán; si se mezclan, piensan otros, ya no serán parsis. El dilema, tan dramático, no me tocaba, pero a la vez me parecía decisivo.

Mi dilema era mucho menor. A veces me entraba al móvil algún mensaje de mi amiga Andrea, periodista muy viajada, muy metida y salida de toda clase de líos. Leerlos me ayudaba. Desde Miami, me preguntaba por qué me empeñaba en pasarlo mal en la India, por qué esa paciencia con la adversidad. Mi tren aún atravesaba los suburbios de Surat y toda agua visible era un par de ríos infestos de color negro azabache entre orillas de basura. La paciencia había que ponerla donde hiciera falta. Pero viajar no es solo la búsqueda del placer, y sentía que no era el tiempo de irme.

En veinte minutos el tren pasó frente al espantoso hotel Gupta, en Navsari, quizás el más desatendido y sucio en el que dormí nunca y donde, tras un tira y afloja para pagar solo lo estipulado, los dueños me despidieron amabilísimos. Y enseguida, sin pausa, por Udvada, y allí quedaba entre los árboles la casa Wadia, el magnífico *dharamsala* para peregrinos de Sahin Irani, un descendiente de persas que vivía en una casa con galerías de madera y un aire al Viejo Oeste. ¿La India,

contrastes? Qué va.

Desde luego, tenía claro que no me iba a bajar en Vapi. Vapi era otro de esos macropueblos industriales, este dedicado a los productos químicos. Queda entre los antiguos enclaves portugueses de Damán, en la costa, y Silvassa, unos kilómetros arriba del río Damaganga. Sobrevivieron a la independencia india y fueron lusos, tal como Diu y Goa, hasta 1961. Damán tenía el mismo caos polvoriento que Vapi, que casi lo había engullido, aunque mantenía, enmohecidas, algunas de las fachadas de antaño. Días atrás, dentro del enorme fuerte de Damán había encontrado un extraño remanso de paz. En unas calles vacías, las ramas de enormes higueras —banianos— colgaban como cortinas de raíces. Allí había dos iglesias del siglo XVI, también un colegio de monjas, y cerca de la muralla conocí a José Gama. A sus noventa y cuatro años, el señor Gama miraba al infinito apoyado en su bastón frente a la puerta de su casa. Escuché su portugués criollo y logré, más o menos, hacerme entender en portuñol. Desde su rincón fuera del tiempo, el señor Gama me dijo que había viajado una vez a Lisboa y que no comprendía el mundo de hoy.

Salvo por otros casos como el de José, cruzarse con un europeo en esta zona tenía que escapar de lo convencional. Cerca de Vapi, en un encuentro zoroastrista, había conocido a un serbio. Igor, que terminó por darme techo y buena conversación, no solo estudiaba el zoroastrismo, sino que vestía de blanco, se había dejado barba larga y era una versión andante del icono del profeta que cuelga en los hogares parsis. Igor también había dicho que Vapi era la ciudad más contaminada de la India. Y aunque ya estaba algo curado de espanto en cuanto a lo ambiental, al pasar por Vapi deseé que el tren dejara atrás aquel hacinamiento infesto y pensé que me vendría bien sentarme un rato junto a madre e hija.

Venían de Vadodara, o Baroda, en el mismo Gujarat, y viajaban hasta Kozhicode, en el estado sureño de Kerala, de donde provenía su familia. La hija mostraba una naturalidad poco común: era locuaz en la medida justa, no gesticulaba mucho y hablaba con un extraño al lado de su madre, como si ellas fueran dos amigas y yo casi un tercero. Me preguntó qué me había llevado a la India. Le conté que todo había empezado con la propuesta de trabajo que me había hecho un amigo, pero que ahora, pasado aquello, viajaba y buscaba reportajes. Y que lo único que había publicado acerca del país nos iba a quedar cerca enseguida: la vigencia del culto a san Francisco Javier en el estado de Goa.

—Su cuerpo está allí en Goa, lo trajeron desde China —dijo ella de repente.

—Eso es —le dije—. Nació muy cerca de mi ciudad, aunque él había venido con los jesuitas de parte de Portugal, llamado por san Ignacio de Loyola.

—Ah, Loyola.

Por sencilla que fuera la conversación, era una novedad entablarla con alguien desconocido fuera del mantra del cómo te llamas, de dónde vienes y el casi inevitable cuánto ganas con que lo saludan a uno en la India.

—Es que soy católica.

Los católicos en la India no llegaban al 2 por ciento, aunque en estados como Goa o Kerala eran una porción alta. El litoral sureño había visto pasar a chinos, holandeses, portugueses o judíos, y las formas occidentales sorprendían menos que, por ejemplo, en el corazón rural de la India. En el sur, aparte de cuestiones culturales, las playas llenas de palmeras y ciudades muy menores ayudaban a bajar el ritmo frenético en el que se veía inmerso uno en las ciudades del centro y el norte de la India.

Claro que los indios se movían mucho, y llevaban sus maneras y costumbres allá por donde fueran. Un rasgo muy extendido era ponerse a leer o a descifrar sin disimulo el libro o el móvil de quien se sienta al lado. La noción del espacio vital es totalmente otra que en Occidente, y el umbral del pudor, también. Así, al otro lado del pasillo, un chico escuchaba sin ningún recato la conversación. Supo de lo largo de mi viaje, similar al suyo, y como si fuera un tertuliano más, sin siquiera saludar, preguntó de golpe:

—¿Por qué no vuelas?

—No puedo pretender volar barato al día siguiente de decidir viajar —respondí—. ¿Por qué lo preguntas?

—Porque ustedes son ricos.

Había algo de bueno en que muchos indios fueran tan frontales, pero al cabo de los meses me sentía doblemente víctima de los clichés, tanto de los que recaían sobre mí como de aquellos a los que yo mismo había contribuido a subrayar acerca de los locales, a los que tan poco conocía. La manera de no caer en la trampa era pensar que todo acto es cultural y, por tanto, relativo. Muchas veces me llegué a cuestionar cosas del todo absurdas, como el concepto de la higiene, que un foráneo llega a dudar que exista, que represente un valor allí (es algo muy distinto). Pero encontré también ridícula mi reacción ante un fisgón: no hay por qué cerrar un libro, nadie se va a llevar las letras. Y, sin embargo, la indiscreción, la intromisión, es algo que llevamos mal. Puse cara de sorpresa, más que nada por sus modos, y no pude evitar decir algo de lo que yo pensaba.

—Pero no sabes si soy rico o no, me acabas de conocer. Hace meses de mi último cobro y no quiero gastar mis ahorros en un vuelo que no preví. Además, es sencillo: si gasto menos, viajo más.

Que yo me sintiera muy privilegiado no significaba que no midiera mis gastos, pero la posición ventajosa en la que él me colocaba parecía deshabilitarme para cualquier queja. Aunque no había recalado en la India por asuntos de espiritualidad, o al menos no tenía esa conciencia, el dinero estaba presente en casi todas las conversaciones y me frustraba la velocidad con la que aparecía, sobre todo si preguntas pertinentes eran reemplazadas por asunciones de ese tipo. No eran maliciosas. De hecho, lo supuestamente bien que le va a alguien parece responder a méritos de vidas pasadas, y se reconoce. La obsesión india con las fotografías también parecía ir por ahí. Pero ¿me iría bien solo por *gora*, por extranjero? ¿Era igual, ya puestos, un *gora* con mochila vieja que un *gora* con chófer? Los taxistas lo abordaban a uno —había que responder *«nahin!»*— para llevarle a un *international hotel*. Y jamás quise pisar, hasta que me lo adjudicaron, uno de esos hoteles de nueva planta, caros, con cristales que reflejan el cielo desde fuera, y por dentro blancos hasta lo angustioso, desangelados, con acabados tan cuidados como enchufes pelados o cerraduras sueltas. Me encantó descubrir los sencillos dormitorios en las estaciones, disponibles para viajeros con billete de larga distancia, algo que al parecer casi nadie sabía. O las casas de huéspedes de algunos pueblos pequeños, una dependencia de los gobiernos estatales, limpias, muy correctas, que como parecían pasadas de moda eran muy baratas y estaban casi vacías. Fatigado, cansado de lo imposible, de ser uno más entre la multitud, en esos rincones austeros y olvidados me sentía rico. Culturalmente, la India era un campo de minas, pero tratar de entenderla podía ser una adicción.

Clap-clap. Clap-clap.

Un sari largo y colorido y unos ojos delineados aparecían y desaparecían al fondo del pasillo. El sari giraba a izquierda y derecha, y a cada par de segundos, cada vez más cerca, se oían dos palmadas.

Clap-clap. Clap-clap.

Era una *hijra*.

Mi experiencia con las *hijras* se redujo a sonrisas y bendiciones por haberles dado diez rupias, o a una palmadita furtiva que pasa por al lado y se va riéndose, entre contigo y de ti, mientras mueve la cadera. Las *hijras* son habitualmente transexuales, o cuando menos travestis, que tienen serias dificultades para encontrar trabajo debido a la intolerancia y los tabúes. Reclaman que son mujeres, pero la picaresca también ha llegado a ellas. Cuando dan dos palmadas frente

a uno extienden automáticamente la mano. Piden una donación a cambio de bendiciones, y negarla equivale a recibir una especie de mal de ojo. La superstición india, tal vez de los mismos que no les dan empleo, hace que las manos de las *hijras* se llenen de billetes de diez rupias, que doblan característicamente a lo largo y se ponen en cada hueco entre los dedos, formando una suerte de abanico. A menudo, hacía ver que no entendía qué era aquello, las miraba, sonreía y luego decía no. Después, ya no insistían. Al principio, aquello me parecía solo una versión más llevadera del mal de ojo gitano, pero luego despertaron mi curiosidad y empecé a darles diez rupias con la intención de hablar con ellas más tarde. Pero, o bien ellas no hablaban inglés, o se iban tras sus palmas rumbo a otro vagón.

Clap-clap. Clap-clap.

En el compartimento que había frente a mí se bajaron dos pasajeros y a la vez subieron otros dos. Comenzaron a mover indiscriminadamente los equipajes que estaban bajo sus asientos-cama, incluida mi mochila, y en vez de buscar el visto bueno de sus dueños terminaron discutiendo con otros pasajeros. Yo había colocado la mía con cuidado y ellos la arrastraron de mala manera. Debía de estar ya llena de polvo, como estaba todo, pero, por una vez, traté de no quejarme. Había observado que a muchas personas les gustaba decir a los demás lo que tenían que hacer y quería aprender de eso. Pero el tacto no era un don generalizado, ni siquiera cuando alguien pretendía ayudarte. Una vez, en un *dhaba* o fonda callejera, había dejado un zumo de mango con la rosca a medio abrir porque quise agitarlo y evitar que quedara poso. El hombre que comía en esa mesa me lo quitó bruscamente de las manos, lo abrió y se me quedó mirando, sonriendo, a la espera de aprobación. Le agradecí, volví a cerrar la rosca despacio y agité el jugo antes de volver a abrirlo. Y entonces, dije: «¡Tiene pulpa!».

Otras muchas veces yo tampoco era capaz de cerrar la boca. No podía con la concepción del espacio personal, como el hecho de que adolescentes frenaran sus motos frente a mí para hacerme fotos o en el transporte público interrumpieran mi lectura para, lo mismo, pedirme mi teléfono sin conocerme, hacernos un selfi o, simplemente, que les tomara yo una foto y luego se fueran sin siquiera verla. O con la manera tan insolente en que alguna persona que hablaba conmigo despedía a otro que se acercara a pedir algo, como si yo me hubiera vuelto, de súbito, su propiedad. Desde luego, supe que me faltaba paciencia y llevaba mal el hecho de que otros decidieran por mí. Sucedía incluso en la taquilla para extranjeros que hay en las grandes estaciones, una de las tantas colas no convencionales, como la

específica para mujeres, la de las reservas que no son estrictamente para hoy o la de información —solo información— sobre otros trenes. Allí, aunque casi nunca había fila en esa ventanilla, el empleado de turno, gustoso de atenderte, te diseñaba el viaje sin haber terminado casi de escuchar. Era esperable que personas diferentes actuaran diferente, y sin embargo, las escenas se repetían, y a menudo no sabía si agradecer el ímpetu o pedir *«bas, bas!»*; que, por favor, lo detuvieran todo.

Como dejó escrito Hippolyte Taine, viajamos para cambiar. Y el lugar común occidental dice que la India lo cambia a uno, pero no dice en qué sentido. A los tres días de aterrizar en Nueva Deli había comenzado a trabajar entre locales para ayudar a promover unos restaurantes y *pubs* españoles. Mi jefa directa, la esposa de mi amigo Moncho, era manchega —¡Nuria podía con todo!—, y la propuesta debía haber durado un año. Pero yo no era la pieza que buscaban allí y duré cien días. Fuera del trabajo, la falta de aceras y el uso compulsivo de cláxones alterados, incluso a metros, fue lo que peor llevé en mi caminar diario. Aparte, el calor durante el monzón a mi llegada, que me obligaba a despertar con un litro de electrolitos para atajar la deshidratación y el dolor de cabeza sistemático; los mosquitos, no por el picor sino por el consabido riesgo de dengue; la falta de agua potable si no estaba embotellada, y la comida callejera tentando a los sentidos, pese a que la servían con las manos sucias, y que al final siempre pedía.

Lo cierto es que antes de empezar a tomar trenes muy largos y a despertar entre los campos estaba reduciendo la India a Nueva Deli. Ya lo decía Nuria. Si no se puede obviar el ritmo propio de una gran ciudad, menos aún de aquella. Allí me sabía en medio de una cultura masiva y milenaria porque la veía en templos, hábitos y ritos, pero antes de absorber nada me veía forzado a sobrevivir al agresivo conducir urbano. Con el tiempo, uno adopta el protocolo que observa alrededor: cruza la calle por el medio y sin detenerse, responde a los gritos con más gritos y, como sabe que está en desventaja, termina de negociar con un no categórico mientras mira a los ojos fijamente, la mejor arma para confrontar a alguien. Por ejemplo, cuando el *rickshaw* de todos los días cuesta 70 rupias y no le piden 100, sino 300. Pero, en Nueva Deli, reposar la mente antes de dormir era revivir el griterío callejero circundante, recapitular todos los encontronazos, recapacitar ante las reacciones y ante los fantasmas propios y, tal vez, quedarse dormido mientras uno sospechaba que, para no enloquecer, volvería a relativizarlo todo.

Después, así como no me enamoré de la India, tampoco pude salir

corriendo. Un religioso vitoriano con años de residencia en la India me había dicho que los británicos habían dejado allí tres cosas: el sistema educativo, los ferrocarriles y la burocracia. Poco a poco vi que aquello era otra forma de entender qué no habían dejado. Fui entendiendo al menos por encima cómo la religión y la familia regían la vida diaria. Que en los matrimonios arreglados el amor de pareja se presuponía fruto de la convivencia, y que el amor libre, por mucho que se prodigara en Bollywood, solía fracasar por la desaprobación del entorno de los novios. Que la higiene que yo no veía se aplicaba escrupulosamente hacia dentro, hacia el cuerpo; se relacionaba con la idea de pureza, y por eso la reacción de eyectar en segundos todo fluido corporal. O que el espacio vital era otra noción culturalísima. Recordaba a aquella pasajera noruega que consideraba a sus compatriotas tímidos por haber crecido con mucho espacio alrededor y, por consiguiente, poco afecto a los espacios llenos o reducidos. En cambio, en su célebre libro titulado *India*, V. S. Naipaul, nacido él mismo en una comunidad hindú de Trinidad y Tobago, se sorprendía y narraba las antípodas de aquello: la habitación familiar, tradicional y compartida en la que habían crecido muchos indios. Una de sus entrevistadas, recién casada, reconoce que tuvo que regresar a su cuarto familiar porque no se había adaptado a la nueva y amplia casa en la que iba a vivir sola con su marido. De cualquier forma, la cautela por lo complejo de lo que veía me impidió escribir en mucho tiempo. Algunos de mis amigos, europeos y latinos con tres, cinco o siete años vividos allí, compartían la impresión de que aspectos de la vida india les seguían resultando inabarcables.

Dos jóvenes con dos urnas transparentes, los siguientes personajes en aquel plató móvil, se acercaron por el pasillo. Un tren tampoco era algo que resbalara por el mapa indio, sino algo muy propio de él, un lugar que concentraba esas acciones y comportamientos, pero que permitía verlos. Para mí, a muchas escenas les seguía una ligera resaca moral, así que pronto reconocí a bordo la misma guerra psicológica de baja intensidad. Los jóvenes daban información sobre un caso puntual de cáncer. Resumían la historia del chico de la foto y pedían una donación para él. Los ojos de ese chico resaltaban más que cualquier estadística terrible sobre el cáncer. Era el mismo principio de la crónica: presentar un caso concreto frente a la idea abstracta de la generalidad. Se me había dicho que la caridad no era algo habitual en el hinduismo, pero por empatía o por superstición muchos pasajeros habían metido su contribución allí. Todas las donaciones, sorprendentemente uniformes, eran billetes de diez rupias. Aquel pequeñísimo papel moneda, con aspecto de papel de fumar y la cara

de Gandhi, era tan común en los pagos diarios y estaba tan manoseado que a menudo se deshacía entre los dedos. Ahora, de nuevo parecía la medida consensuada de la solidaridad.

Hacía un rato que había anochecido y no quería por nada incomodar a la amable chica de Kerala, ni a su madre, que ocuparía la litera lateral de arriba o la de abajo. El revisor había pasado hacía un rato frente a mí. Terminé pagando por un sitio en el vagón pese a que dejó claro otra vez que no tendría cama. Otro revisor con menos flema me había asegurado que algunas literas se liberarían y podría ocuparlas durante ciertos tramos.

Entonces eché un ojo al compartimento abierto de al lado. El suelo no estaba tan sucio como de costumbre, nada de salivazos ni comida derramada, tampoco excesivo polvo. Vi que las literas de abajo y una intermedia las ocupaban tres amigos veinteañeros con los que quizá podría hablar. Al menos a primera vista, estaban lejos de los dos tipos de viajeros que secretamente rehúyo: las familias tradicionales, amplias y de tipo caravana, capaces de acapararlo todo y de dejar todo a su paso como los hunos de Atila, y los grupos de adolescentes estrepitosos pegados a móviles ruidosos. No esperaba tener que llegar a aquel extremo, pero en ese momento lo vi claro:

—Qué tal —dije—. Tengo billete de *sleeper* pero no quedan camas libres. Traigo una especie de manta que podría desdoblar. ¿Os importa si en un rato me echo al ras, en el suelo entre literas, y duermo al menos unas horas?

Aquellos chicos estaban entre el 10 por ciento de los jóvenes indios que iba a la universidad, lo que allí llaman *educated*, y pensé que quizá tenían mundo y que tal vez sería fácil entendernos. Me hicieron ver que no había ningún problema. Además, su parada era un destino playero de Goa en el que, de madrugada, no subiría nadie. Estaba prevista para las 6:30 y seguramente, dijeron, yo podría seguir descansando después en una de sus literas.

La litera superior de aquel compartimento seguía vacía, pero no quise ilusionarme. Llena de polvo, la limpié con papel higiénico, ese amigo inseparable cuyo valor se multiplica en la India, y me dormí apaciblemente de nueve a diez de la noche. No fue más que eso. En lugar de entrar en la península de Mumbai, el tren la rodeaba rumbo al sur y hacía dos paradas en la periferia. Eran las dos únicas estaciones de riesgo. Después avanzaría por áreas menos pobladas, montañosas, rumbo al estado de Goa. En la primera parada hubo suerte y no se subió nadie. En la segunda, Panvel, se subieron dos personas y una de ellas se encontró con su litera limpia.

Dormir en el suelo era algo habitual en los vagones *general* y en

sleeper, y que yo fuera un *gora* no debería suponer ninguna diferencia. Para mis adentros sí sentí que aquello suponía una especie de bautismo indio. No era para nada un *international*, pero ante todo quería evitar que nadie me pisara si se ponía en pie de noche. Meses atrás, también camino de Surat, me había tocado pasar parte de una noche en segunda clase, sentado en una banca junto a cuatro pasajeros, con las piernas dobladas por falta de espacio y cabeceando sin punto de apoyo sobre las rodillas. Todo lo que no fuera repetir esa tortura estaba bien.

Extendí mi manta de algodón *made in Himachal*, me metí en la sábana de momia que traía y me abroché el equipaje al cuerpo. Sin mucho espacio más, bajo las literas inferiores, otras maletas y mochilas ayudaban a delimitar el habitáculo. Las estaciones solían estar infestadas de ratas con cola de dos palmos que eran capaces de llegar a todos lados, pero diría que a bordo solo había visto ratoncillos. Busqué la diagonal de aquel espacio para que mis pies no salieran al pasillo, me acosté boca arriba, porque uno nunca sabe, y entonces vi cómo, en el pasillo, un hombre alto, flaco y muy flexible se contorsionaba y desaparecía bajo la estructura metálica de la litera inferior, ese lugar al que no llegaban las escobas de ramitas finas y sin mango con que los sirvientes barren, o bien quitan el polvo hasta que vuelva a posarse. Y recordé el cuento del hombre pobre que solo comía altramuces y que, tras él, descubrió a otro hombre comiéndose las cáscaras que él tiraba.

Desencuentros entre lo puro y lo inmundo

Por la mañana, el tren llevaba retraso. Mucho antes de llegar a su parada, cuando apenas aclaraba el día, los estudiantes habían plegado las literas y empezado a hablar a gran volumen.

—¿Qué tal has dormido? —me dijo uno de ellos.

—Bueno, no ha sido mi peor noche —contesté—. Quizá la segunda peor.

Estaba de buen humor. Me había revuelto muchas veces para organizar manta, almohada improvisada y sábana, pero dormir a lo largo y no cual *Pensador* de Rodin era algo que no tenía precio. Ni ratas ni ratones se manifestaron y solo horas después encontré lo que me pareció una lagartija a bordo. Al rato me di cuenta de que incluso había soñado. En el sueño, yo estaba tendido en un refugio de montaña. Era similar al de Altzomoni, en las faldas del volcán Iztaccíhuatl mexicano, y en vez de acostado entre maletas dormía entre cuerpos de alpinistas.

Los chicos eran ingenieros ambientales. Dijeron que en cuanto se

licenciaran iban a trabajar, estaban convencidos, regulando desechos industriales en gabinetes del Gobierno de Gujarat. Lo que me explicaron me pareció magnífico, pero les pregunté cómo se lidiaba con la corrupción en las políticas ecológicas. Con las leyes aprobadas que no se cumplían. Me había hecho muy escéptico de que el mundo cambiara un ápice en esa materia y de que la tecnología fuera a salvarnos. Si la mera noción de un espacio público no contemplaba papeleras, si el plástico se arrojaba como cáscaras de cacahuates y si los ríos eran los basureros últimos de todo aquello que el fuego no esfumara, la huella de, por ejemplo, 1300 millones de personas podía dejar en nada o casi nada las prácticas de ahorro o reciclaje de otros muchos, ya probablemente insuficientes. Pero también recordé una entrevista que nos habían dado en un viaje de prensa respecto al proyecto pionero Copenhague 2015 Cero Emisiones. En la farmacéutica que nos recibió había bicicletas para moverse a lo largo de su sede, y también nos explicaron que habían trasladado la producción... de Copenhague a China.

Me di cuenta de que, otra vez, estaba hablando demasiado. No hay cosa peor que guiar o condicionar respuestas cuando pretendes que te den una buena. Yo quería que los tres amigos me dieran un nuevo punto de vista, un motivo para la esperanza. A cambio, me habían invitado a un té, y cuando terminaron los suyos respectivos trataron de tirar sus vasos de papel por la ventana.

A menudo me asaltaba la visión simplista de la India como una catástrofe humanitaria y ecológica que solo podía ir a peor. Veía problemas domésticos muy enquistados, una bomba de relojería a nivel local pero quizá también global. Me había maravillado en Shimla, en Manali y en Rumsu, Varanasi, Panaji o Udvada, y no está de más decirlo. Había disfrutado en Agra, Mathura, Mumbai, Amritsar o McLeodganj y también caminando una vieja línea por el campo veintitrés kilómetros hermosos hasta Joginder Nagar. Aún disfrutaría en Calcuta y Chandigarh, más aún en Conoor, y definitivamente en Bundi o Chittorgarh. En cada rincón de la India, fuera cual fuese el paisaje, sentía que aprendía más cosas y veía escenas más extraordinarias que en cualquier lugar que hubiera visitado nunca antes. Pero también, a cada sitio que veía, redimensionaba la magnitud de los problemas. No podía abstraerme a la manera en que esos lugares funcionaban y el futuro que podía esperarnos. El olor del Taj Mahal y su mármol blanco reverdeciendo por la polución no aparecían en la foto, como tampoco su cola kilométrica ni el fétido Yamuna, que baja desde Nueva Deli y pasa unos metros por detrás. Fuera de los hitos del turismo, los entornos infestos no hacían nada

por disimularse, pero, como si se organizaran, niños harapientos surgían dispuestos a salir en cada foto para sabotear mi enojo, soltaban una horda de sonrisas imposibles de aplacar y lo desactivaban a uno. Y ganaban siempre.

«Está mal hablar mal de los sitios después de irse», me había dicho un brahmán en Mathura, la capital del conocido festival Holi, dejándolo caer. Habíamos tenido una buena charla, pero acababa de disuadirme de ayudar a una perra callejera que tuvo que salir sola de un desagüe. Él, un sacerdote de casta superior al que acababa de reverenciar un niño, arguyó que del dolor siempre se aprende. Y sin embargo, ¿cómo abstraerse de todo ello? ¿Bastaba cumplir con la casta y la familia y dejar todo lo otro de la mano de los dioses? ¿Cómo dejar de valorar, ya no juzgar, la acción o la omisión? En la dinámica y decrépita Damán, mientras encuadraba la desembocadura del río y el faro del fuerte portugués en una foto, un hombre escuálido había defecado en plena playa frente a mí, a metros del paseo costero. Yo iba aceptando poco a poco que el pudor también era cultural, y que la responsabilidad empezaba al comprender las consecuencias de los actos propios. No dije nada. Y sin embargo, ¿bastaba con mirar (o no mirar)? Cuando algo así me alteraba los sentidos, resentía el golpe en las narinas o en la boca del estómago, y luego agradecía la oportunidad de conocer, en este mundo que se homogeniza a pasos tan agigantados, una forma de entender la vida tan distinta bajo el mismo sol.

La pureza, me había dicho un médico indio una vez, es un concepto que se alcanza con el pensamiento. Era un hermoso axioma, pero, a efectos prácticos, me pareció un hermoso medio axioma. Muchas veces, el campo y las ciudades permanecían envueltos en una capa de niebla pertinaz que no levantaba con las horas. La humedad y la ausencia de vientos no ayudaban a la congestión vial, ni la quema ansiosa de basura, y los medidores de la calidad del aire arrojaban tales datos que, a veces, las escuelas cerraban. Así que había otra clase de pureza menos individual e irrenunciable. En semejante clima físico y mental, muchos occidentales habíamos tratado de vislumbrar algo leyendo *India, retrato de una sociedad*, de Sudhir y Katharina Kakar. El libro había sido vetado en la India, pero se publicaba en España. En él, estos dos antropólogos indios occidentalizados escriben que «los indios son gente muy limpia en un país muy sucio». En Varanasi había conocido a una pareja de mochileros argentinos que llevaban días discutiendo esa misma frase. La oposición entre él y ella ilustraba muy bien las dos posturas del visitante occidental en la India. Ese desencuentro lo había explorado, también en una pareja, Paul

Theroux en *Elephanta suite*.

Mis tres compañeros de compartimento podían haber dicho a su favor que, a bordo de los trenes, tampoco hay habitualmente una sola papelera. En esta clase de conversaciones, las personas humildes pero con cierta información me decían que el presidente Narendra Modi estaba luchando contra la suciedad y que la prueba era *Swaach Bharat*. Yo admiraba el funcionamiento de los mastodónticos ferrocarriles indios, pese a la inercia de los retrasos, pero su contribución a la campaña *Swaach Bharat* —«India Limpia»— la veía tristemente reducida a un loguito impreso en los billetes. Cínicos o pragmáticos, para intentar atajar el problema de las aguas contaminadas, mis compañeros de viaje se encomendaban al uso de químicos.

Los chicos quisieron saber si viajaba con plan establecido y si había estado en Goa. Les dije que había pasado una semana en Benaulim, al sur de Goa, escribiendo entre parejitas de rusos que paseaban y británicos jubilados que veían fútbol; también otra semana larga en Arambol, un núcleo de mochileros al norte con algo más de movimiento, y un par de días viendo, tierra adentro, haciendas portuguesas y cascadas. Que había un poco menos de basura en Goa que en otros lugares, y que, en general, había disfrutado. Y que mi plan era deliberadamente no tener mucho plan, siempre que fuera posible.

—Es que el primer día lo tenemos libre. El segundo ya vamos al sur de Goa, y el tercero al norte.

—¿Tenéis tres días para toda Goa?

—Sí.

—O sea, que lo tenéis bastante planeado.

—Sí, hemos contratado una agencia.

Goa tiene 1,5 veces el tamaño de Luxemburgo, que no es mucho, y el tren la atraviesa de norte a sur en unas dos horas y media. Es el destino playero por excelencia en la India, y disfruta de algo más de libertad de formas debido a su pasado portugués, herencia de más de cinco siglos. A Goa le dieron fama el movimiento *hippie* y los *ravers* israelíes, que una vez terminado el servicio militar obligatorio solían elegir bien un año por Latinoamérica de mochila o un tiempo de desenfreno aquí. Para ambos había sido una suerte de paraíso. Hoy, a los extranjeros, cualquier pueblo costero o núcleo con acceso fácil nos sirve de receso en un ambiente más cercano. Probamos sus playas y sus clases de yoga, que proliferan entre cafés, artesanías y palmeras, y los adolescentes indios del interior, que casi siempre aceptan matrimonios arreglados, conocen la carne pálida en las películas y en las playas de Goa. Un fenómeno que altere demasiado algún lugar

plantearía sus dilemas. Y al litoral de Goa le queda poco o nada virgen, pero el agua allí no es cristalina y quizás eso haya mantenido lejos a los grandes hoteleros. Los goanos, además, mantienen unas formas propias, yo las había disfrutado y tras dos semanas largas de descanso allí volvía a respirar de nuevo.

Los amigos se bajaron en Karmali, la parada de Vieja o *Velha* Goa, y en ese momento pensé en seguir hasta Margao y saltar del tren allí para irme a escribir a Benaulim, que era lo que debería estar haciendo en lugar de cruzar la India en la semana escasa que me quedaba. Una semana para todo el sur... ¿y encima sin agencia?, me hubieran abroncado ellos. Pero el sur era una idea, un destino en sí que no pedía sitios concretos, y no quería irme sin catarlo.

Goa quedó atrás cuando el tren empezó a cruzar enormes ríos. Ahora los flanqueaban cientos de palmeras. El trópico desplazó a la India reseca y entró en ebullición a base de luz, agua y reflejos. Como seguíamos muy cerca de la costa, esos ríos aparecían en su curso bajo y en casi todos había barcas con las redes levantadas, como bandadas de aves a punto de alzar el vuelo. Algunos pescadores saludaban. Y entre los ríos surgían regadíos. Se veía infraestructura, pero otros campos, tal vez arrozales, asomaban inundados. Sorprendían tantos ríos y tanta agua más allá de ríos.

El sur

Eran solo las diez de la mañana cuando un señor con credencial pasó tomando nota para la comida. Preguntó si iba a encargar algo y si querría *veg* o *non veg*. Hoy *non veg* era pescado con curry.

En Margao, el nudo vial de Goa, se habían subido y sentado frente a mí un padre y dos hijos, un chico y una chica en sus veintitantos años. Venían desde Maharastra, habían cambiado de tren allí e iban a la boda de un primo en Kochi. También eran católicos. Ese primo, dijeron enseguida, era ingeniero aeroespacial y vivía en Canadá. En cuanto a ella, acababa de obtener el título de enfermera y ahora buscaba convalidarlo para ejercer fuera de la India. Sus primos se lo recomendaban. Uno de ellos era médico en el Saint Paul Hospital, en Londres, otros dos en Dubái, otro en Mascate, Omán, y el último, el casadero, vivía en Canadá.

Comimos todos a la vez. No eran más de las once, y después, como quien se limpia la boca, se echa un eructo o deja los cubiertos para decretar el fin, la hija tiró la bandeja de aluminio por la ventanilla. Hice un amago de evitarlo, y ella lo notó.

Otra vez, hubiera querido no haber visto aquello. Era el cuento de nunca acabar. Ojalá pudiera, supiera, cambiar de tema, pasarlo de

largo. La aceptación del entorno sin rechistar implicaba fuerza de voluntad de monje tibetano o bien una dosis de apatía, y yo no había logrado tanto de ninguna. Me excusé en que la basura afectaba a la salud de quienes convivían con ella, o a las aguas filtradas con las que se regaba nuestra comida, en las que nadaban, tal vez, pescados como el que me acababa de comer. La sanidad, salvo por el prestigio que da ser profesional en el sector, no era un tema habitual en las conversaciones, como sí lo era la religión. Me preguntaba qué enseñanza se impartía en templos, iglesias o madrasas que no había logrado infundir respeto por nuestra casa común. Tampoco las instituciones laicas parecían haber logrado implantar un acuerdo de mínimos. Pero ¿y los gestores de residuos? ¿Y una sanitaria con un primo en el Saint Paul Hospital? Su cara era de sorpresa. Y yo, otra vez tenía esa sensación de no ver la viga en el ojo propio y sí la paja en el ajeno. De ser alguien ajeno, de que algo se me resbalaba, de no estar entendiendo.

La otra razón por la que a menudo cambiaba de tren en Surat era el Lifeline Express, el tren-hospital del que venía de escribir en la pequeña Nandurbar junto al fotógrafo Jordi Pizarro, y cuando preguntaron a qué me dedicaba se lo tuve que decir. Por suerte, en las revistas extranjeras seguía cabiendo alguna crónica sobre asuntos de salud en la India y aquella pronto se publicaría: malformaciones durante la gestación a causa de bacterias, epilepsia por neurocisticercosis..., en fin, cosas concretas, muchos casos evitables derivados de la falta de higiene. Estaba convencido de que un decálogo muy básico de higiene o de gestión de residuos podría salvar muchas vidas. Al menos, pude hacer ver que aquella fijación era un asunto de salud pública y no solo una obsesión mía. En ese momento, debieron de sentir que eso les incumbía y parecieron indignados.

—El Gobierno —concluyeron— no invierte lo suficiente.

Como necesitábamos un poco de consenso, me limité a afirmar. Seguramente *Swaach Bharat* no bastaba. Por otro lado, de ese momento en adelante no me dejaron pagar ni tés ni nada. Si has congeniado o compartido el más mínimo intercambio en un tren indio, toda insistencia en abonar lo tuyo es vana.

—¿Cuánto tiempo duran los preparativos de una boda? —pregunté entonces a padre, hija e hijo.

—Un mes. Él llegó en diciembre, nosotros vamos una semana antes de la boda.

Al verlos en contacto con culturas extranjeras no creí tan obvio preguntar a los hermanos si ellos también se casarían, cosa que, si no, no se discute. Pero en cuanto el chico dijo que aún no lo sabía, la

hermana le rebatió y aseguró que sí, que ambos. Lo excusó con que ahora él estaba estudiando, pero dijo que luego se casaría.

Recogí mis restos de comida, y mi bandeja quedó de tal forma que parecía sin abrir. Entonces el hermano pidió otra bolsa al padre y juntamos en ella los restos que aún había alrededor.

Una segunda *hijra* apareció por el pasillo, y luego pasaría una tercera con aires de sevillana. Se las reconocía por sus saris, habitualmente más vistosos, o por sus omóplatos angulosos. A veces trataban de intimidar ligeramente, otras reían con descaro y me parecía que les iba mejor así.

Durante una parada prolongada apareció un señor que barría los huecos bajo las butacas con una escoba de varillas. Pero enseguida se hizo hora punta en el pasillo y desfilaron un niño que cantaba, una señora que vendía pinzas para el pelo y después, con el tren ya en marcha, un hombre inmóvil de cintura para abajo que se arrastraba con las manos y pedía. Siempre me había parecido que, en el mundo terrenal, solo existía lo visible, de tal forma que arrinconar la basura, disimular que un aparato estaba roto o tapar una infidelidad negaban suficientemente el hecho. Quienes tenían una deficiencia visible parecían actuar en consecuencia y por lo general recibían más limosna. Claro que, ¿sería distinto en nuestros países? Allí, a veces se trataba de supervivencia pura. Cuando el tren se detuvo en el siguiente apeadero, en el lado opuesto al andén quedó una vía libre y, más allá, otro tren detenido. El chico que se arrastraba a bordo apareció entonces bajo mi ventana, avanzando en el balasto de esa vía. Como si fuera parte de otro cuerpo, se agarró una pierna con la mano, la colocó sobre un riel y se arrastró hasta el segundo para hacer lo mismo. Cuando estuvo bajo el otro tren, se encaramó a la escalinata a pulso, se sentó en el descansillo y miró por un momento afuera. Luego se sacudió un poco las manos, volvió a apoyar las palmas y desapareció dentro de aquel tren.

Era apenas la una de la tarde, pero el sol pegaba fuerte. En Udupi, en la costa de Karnataka, vi a una cuadrilla de trabajadores de la vía. Uno daba golpes a los tirafondos con un mazo, otro engrasaba las tuercas y estaba todo embadurnado. El resto de la cuadrilla descansaba sentada en el raíl, que probablemente abrasaría. Y en Mulki, un *panchayat* o concejo junto a Mangalore, vi pasar la cola de un tren de camiones. Eran camiones usados, coloridos y de lo más variopinto. Solían llevar sus cabinas vistosamente dedicadas a unos u otros dioses, y ahora circulaban en vagones plataforma con su chófer respectivo a un lado.

Supe que entrábamos en Kerala porque recibí un SMS de la

compañía de móvil. Miré el reloj, cosa que rara vez hago en un tren, y vi que eran las dos de la tarde. Ya íbamos con dos horas de retraso. El paisaje había cambiado mucho desde el inicio del viaje, desde las lomas resecas de Nandurbar y la sobreexplotada costa de Gujarat. El palmeral que había visto desde Goa continuaba tras la ventanilla, pero ahora, coincidiendo con el inicio del atardecer, se veía muy tupido y los ríos eran más y más amplios. Aquello debía de ser la antesala de los *backwaters*, que no *blackwaters*. Me preguntaba si esos manglares navegables, emblema del turismo de Kerala, tendrían algo más de vida que un río indio promedio. Los *backwaters* me estimularon y cogí mi cámara. Se olía el sur y me habían dado ganas de fotografiar, cosa que después de varios trayectos ya no estaba haciendo.

Pero el olor era a frenos quemados, y a cada frenada sostenida del tren entraba por la ventanilla. Ese olor a chamuscado era más constante por momentos y fuera vi algunas hogueras de basura, como de costumbre. Entre humo y polvo, caí en la cuenta de que llevaba encima una capa de porquería considerable y volví a recordar aquellos interraíles en los que uno renunciaba a ir limpio. Viajábamos por Europa como si no hubiera mañana y, a cambio de ver más sitios, pasábamos tres o cuatro noches seguidas en los trenes acicalándonos como podíamos. La primera vez, cinco amigos, algo inaudito hoy, perdimos la guía que traíamos nada más llegar a Zúrich, donde estrenábamos el pase. Pero el euro estaba recién llegado y todo parecía fácil. Buscábamos albergue desde los locutorios —solo allí había internet— y decidíamos qué ver en los carruseles de postales que había en los quioscos. Al viaje le pedíamos capitales, monumentos. Era el año cero de la edad viajera.

Al contrario, atravesando la India, el medio lo era todo. Los trenes eran verdaderas ciudades sobre ruedas, con sus dos docenas de vagones y sus muchas categorías replicando castas y subcastas, su nomenclatura infinita para situar cada vagón y categorizar a cada pasajero y su ecosistema extendiéndose a las estaciones y las vías a modo de suburbios propios. A bordo, todo era posible: aparte de comprar el género más variado y tener siempre a mano un té con leche, uno podía pedir el menú oficial del tren o el de cualquiera que ofreciera el suyo, coincidir con *pujas* o limpias rituales —Víctor Olazábal, un amigo periodista, se había encontrado una hoguera a bordo—, cruzarse con ciegos cantores o con *hijras*; podía viajar sin puertas y, si hacía lo que veía alrededor, terminaría por bajarse en un andén aún en marcha a riesgo de que, si esperaba a detenerse, lo atropellara la horda entrante. La densidad de trenes indios, con vías múltiples entre los andenes para los trenes sin parada, hacía ver la

efervescencia del sistema, que tenía su propia forma de gobierno en el Ministerio de Ferrocarriles. Mover a un país con tantos trenes a la vez me parecía un milagro de organización, aun con terribles accidentes esporádicos por exceso de velocidad, retrasos sistemáticos de horas, o el sistema de reservas, con su sarta de excepciones, que implicaba cruzar media ciudad para reservar billetes días antes (me tocó vivir la transición: Cleartrip, una milagrosa *app*, se adelantó a la pesadísima e intrincada web oficial y permitía comprar desde casa). Lo específico de los trenes indios incluía vagones surtiéndose de agua con un sistema de mangueras, a modo de *pitstop*, en cada parada larga; en los de mercancías, la banderita que, en cada cruce, un empleado con camisa de un blanco imposible mostraba desde su garita del vagón de cola; o los 1,1 millones de empleados totales de Indian Railways, con su policía, escuelas y hasta olimpiada propia, y su medida para luchar contra los asentamientos ilegales al lado de las vías: plantar árboles.

Llegamos a Calicut (Kozhicode), la última gran ciudad, con dos horas y veinte sobre el horario y el sol ya a punto de ponerse. Madre e hija se bajaron sin que alcanzara a despedirlas y sentí algo de envidia. Mi viaje duraba ya más de un día y había ido tomando tintes de ejercicio de autocontrol. La mayor parte del tiempo lo había disfrutado, pero a salto de mata y sin mucha privacidad había pasado por varios estados de ánimo, incluido algo de hastío. A veces, el sentimiento más cercano a esa soledad no elegida me llegaba al no saber dónde iba a dormir. Era cuando me sobrevenían las preguntas existenciales, que, sobre todo, empezaban con un por qué. Por qué, algunas veces, no podía estarme quieto. Me acordaba de Andrea y sus mensajes y reía para mí; quería acercarme a la historia del enclave sureño de Kochi, en el que antes que británicos se habían asentado chinos, portugueses, holandeses o judíos. Me interesaban estas confluencias. Pero ponerme a buscar alojamiento pasada la medianoche, comprobar que las sábanas no estuvieran demasiado sucias y las paredes llenas de salivazos anaranjados me daba una pereza enorme.

De momento, el tren se vaciaba poco a poco, iban quedando camas libres y fantaseé con descansar algunas horas, pasar Kochi de largo y seguir en aquel gusano azul hasta hacer finito el infinito, hasta Trivandrum, ya cerca de Kanyakumari. En Kanyakumari terminaba todo: era la punta de rieles y la punta de la India entera. Si al dormir en el suelo había soñado que estaba en un refugio de montaña tirado entre alpinistas, ahora podía soñar que el tren no frenaba. Podría saltarse el tope último de la vía y caer en la inmensidad del océano, enfrente de Sri Lanka, y como en los sueños no hay drama sino finales

sin cerrar me pareció una historia bonita y metafórica de las últimas treinta horas. De pequeño, toda clase de trenes descarrilaban en mis sueños por ir por donde no debían, de igual forma que ascensores subían o bajaban más pisos de los que había. En la biblioteca del Instituto Cervantes de Nueva Deli iba a descubrir que estas ocurrencias se parecían mucho al punto central de *El guardagujas*, el cuento de Juan José Arreola.

Pero Kochi, mi destino final, apareció, como un montón de luces muy reconocible en la negrura. Me dolían los pliegues de las piernas de tanto estar sentado, sentía los músculos atrofiados, e intuir la pista del aeropuerto, por mucho que estuviera vallada, me dio unas ganas terribles de salir a caminar en la amplitud. ¿Era posible, en un país tan grande, que caminar costara tanto? Kochi misma era una pequeña isla y uno debía bajarse en Ernakulam, su estación continental. En sus afueras, en Aluva, se bajó la familia de la chica enfermera. Los dos peregrinos hindúes que ahora tenía al lado dormían desde hacía rato y yo llevaba un tiempo leyendo con la ventanilla abierta. El tactac era más audible que nunca, el viento corría dentro y la lectura de mi libro, por breve que fuera, me reconectó conmigo. El tren mantuvo sus dos horas y veinte de retraso y entró en Ernakulam diez minutos sobre la medianoche.

No pude evitar leer allí «malukanrE»: fuera la lengua que fuera, en la India, con tanta consonante suelta, sufría la irrefrenable tentación de probar a leer los topónimos al revés. Me sentía un poco Ulises Lima, el protagonista de *Los detectives salvajes*, al que Roberto Bolaño puso en Barcelona a buscar números en las baldosas de la Rambla. Quizás era el inicio del delirio. Incluso creí haber hallado algo cuando encontré que el idioma local del sur, el malayalam —«malayalam»—, era un palíndromo.

Enseguida, desde la misma puerta de mi vagón, vi el letrero de un alojamiento y lo leí al derecho. El Classic Tourist Hotel quedaba al frente, en la calle trasera de la estación, detrás de un muro bajo. A cambio de 350 rupias me dieron la habitación 209 en el momento en que los vagones comenzaban a rodar hacia el último confín de la India. Subí, deshice la mochila, y un día de treinta horas comenzaba a desfilar de nuevo en mi cabeza, lleno de imágenes y gritos, cuando se ve que me quedé dormido.

◆ País: UZBEKISTÁN, KAZAJISTÁN
◆ Línea férrea: TASKENT-SARATOV Y BEYNEU-AKTAU
◆ Tramo recorrido en tren: URGENCH-BEYNEU Y BEYNEU AKTAU
◆ Otros lugares: Samarcanda, Bujará, Jiva

LA ESTEPA SIN FIN

5

DEL NOMADISMO A LOS ‘COMMODITIES’ EN LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

«Corría el año 328 antes de nuestra era. Los habitantes de los escasos *kishlak* —aldeas— y los desarrapados caminantes que cabalgaban en asustadizos jumentos se apartaban aterrados y confusos. Una enorme polvareda se elevaba sobre el viejo camino comercial. Lo que avanzaba por él no era una caravana de mercaderes ordinaria, con mercancías de países remotos, sino un ejército grandioso.» Así comienza un librito fantástico del geógrafo y glaciólogo ruso Vladimir M. Kotlyakov. «A la zaga marchaban centenares de camellos muy cargados. A la cabeza, montado en un corcel de poca alzada pero buena planta, iba Iskander el Grande (Alejandro Magno). Miraba pensativo hacia el oriente, como si se esforzara por distinguir la India, el maravilloso país objeto de esta campaña.»

Veintitrés siglos después de esa campaña, se dice pronto, yo estaba haciendo el viaje a la inversa. Y en la vieja ciudad de Jiva, actual Uzbekistán, el taxista acababa de ver las prisas con las que salía bajo la puerta norte de las murallas. Sabiéndose mi única opción, me pedía 35 000 som por tratar de alcanzar el tren que salía a las 12:18 desde Urgench, a treinta y cinco kilómetros de allí. Mientras tanto, ocultó a la pasajera que esperaba junto al coche, me cobró el servicio personal y luego la subió a ella.

El precio no era grave, apenas cinco euros. El som estaba tan devaluado que era común ver a personas con fajos de billetes atados con una goma en bolsos o en simples bolsas de supermercado. El cambio oficial estaba a 3200 por dólar, pero existía un mercado paralelo al modo del dólar *blue* argentino, y sin ningún amago de esconderse, en las esquinas de los parques; esos fajos se daban a 6000 y hasta a 6500 soms. Pero según todas las páginas sobre visados, lo grave para mí vendría en la frontera si no alcanzaba ese tren rumbo al noroeste, cruzaba medio país y despertaba ya en Beyneu, Kazajistán.

Uzbekistán, como muchos otros *stanes*, apenas tenía tres décadas de existencia como república independiente (está claro: así, ¿cómo vamos a situarlos en el mapa?), pero Samarcanda, Bujará y Jiva, las tres joyas de la Ruta de la Seda, estaban en suelo uzbeco. En medio del camino, las tres ciudades florecieron, se volvieron centros del

saber y de las artes y vieron nacer a personajes de la talla del médico Ibn-Sina, occidentalizado como Avicena, o el físico y matemático Al-Juarismi, que nos llegó camuflado en la palabra «algoritmo».

Estas tierras habían sido persas, turco-mongolas, y luego rusas, pero Uzbekistán volvía a ser un país terregoso y agazapado en el corazón de Asia. Samarcanda parecía aún gobernada desde el centro de una plaza por una estatua sedente del temido Tamerlán. Por eso, aun sabiéndolo, mi sorpresa: al bajar del tren en el que llegaba desde la capital, Taskent, me vi frente a una flecha blanca e imponente, un Talgo 250 que habría cubierto mi trayecto en un 40 por ciento menos de tiempo. El Afrosiyob, el primer tren de alta velocidad de Asia Central, había llegado en 2011 desde la planta alavesa de Rivabellosa a un país en el que muy pocas personas hablaban inglés, los cajeros no reconocían las tarjetas extranjeras y portar codeína, aunque fuera en un ibuprofeno, era un delito grave. Pero nada complicaba la vida al mochilero como la falta de internet. Para obtener una tarjeta SIM era preciso demostrar residencia en el país, y en los muchos *kafé* que vi, encontrar wifi costaba tanto como beberse precisamente un café en estas tierras donde el té gobierna.

Por su parte, Jiva era un pequeño dédalo cubierto de barro cocido y de azulejos estilo persa. Sus murallas, aunque no tan apabullantes como las de Bujará, eran dos kilómetros y medio de ladrillo, barro y torreones abombados mucho más sólidos que el som. Habían sustituido a las antiguas, y sin embargo, a los ojos de un extraño parecía que llevaran allí un milenio, como el resto de la ciudad. En Jiva había apurado demasiado el wifi del hostal y por eso ahora me veía en estas.

El taxista decidió recoger a otros dos pasajeros y solo apretó cuando, con mis treinta palabras de ruso, tuve que decirle que, si seguía parando, pagaría como todo el mundo 400 som. Cualquier viaje a través de Asia Central se ve condicionado por los visados, que son costosos, implican mucha espera y tienen fechas fijas. Esa era la mayor traba. Yo me había entretenido en el Pamir tayiko, donde el transporte casi se restringe al autostop, y mi estancia allí se había encimado con el visado uzbeko, que ahora caducaba en día y medio. Rebasarlo se consideraba falta grave, y este taxi era mi única opción de alcanzar el tren diario a la frontera. Si no, salir volvería a costarme muchos ceros, pero esta vez en dólares, tantos como en una multa de dos mil.

Con el visado en los talones

Entré a tal velocidad en la estación de Urgench que la poca gente que

había me indicó por dónde ir. Acostumbrado a las masas perennes del ferrocarril en la India, donde había iniciado el viaje, casi había eco en esa estación grande y lustrosa, de herencia quizá soviética aunque muy nueva. La seguridad de la estación me revisó dos veces billete y pasaporte, pero no metió al escáner mi mochila, crucé el andén vacío y logré abordar a tiempo. El tren, larguísimo y al parecer completo, partió en apenas tres minutos, dos antes de tiempo. El revisor tomó otra vez mi pasaporte y se alejó con él.

Dado el servicio que cubría, probablemente el tren solo llevaba coches cama. Aquel tenía una serie de compartimentos a la rusa, cómodos, abiertos al pasillo, con dos butacas de cuerina que por la noche se convertían en literas —solamente dos— a cada uno de los lados. Viajaba junto a madre e hija y junto a otro chico uzbeko y, pese a que nos resultarían parcos en palabras, noté pronto la misma calidez que llevaba semanas percibiendo entre kirguisos y tayikos. Lo primero que hice, aunque en la estación no había más trenes, fue asegurarme de que íbamos hacia Kazajistán. Lo pregunté porque el tren había arrancado hacia el sureste. Justo en el sentido opuesto.

Desde el principio de mi viaje la madre llevaba a cabo una tarea peculiar: rellenaba a mano un formulario con los datos de los pasajeros. Para comprar los billetes había tenido que hacer una larga cola días antes en Taskent, la capital, y el sistema era tan estricto que en ellos, en un galimatías de letras cirílicas y números, estaba impreso hasta mi número de pasaporte. Pero la madre tenía un montón de copias calcadas de cada billete, quién sabe si de todo el tren. Logré preguntarle si trabajaba para la compañía, y dijo que no. ¿Serían órdenes del revisor, quien le había dado aquello? ¿Se sacaría así un extra? Dijo que trabajaba en Kazajistán, donde su hija estudiaba Economía.

Cuando el tren paró en la estación de Kungrad, Qo‘ng‘irot en la nueva grafía uzbeca, muchos viajeros bajaron para estirar las piernas y aproveché para hablar con el otro chico. Se juntó un amigo suyo, que iba en otro compartimento. Ambos dijeron que iban a trabajar en la construcción a Kazajistán y recordé que en el Transiberiano, años atrás, había conocido a su vez a un grupo de albañiles uzbekos que iba tan lejos como Chita, en la Siberia Oriental, en busca de mejores salarios.

De repente, un empleado con aspecto de policía pasó con un gran taco, ahora de pasaportes, y me di cuenta de que no recordaba dónde había dejado la tarjeta de pernocta que me habían dado en el hostal de Jiva. Solo esperé que estuviera aún dentro del pasaporte, en manos de aquel hombre. El ciudadano uzbeko solía ser servicial, aunque

viviera en un sistema rígido. Diría que el carácter en las nuevas repúblicas del sur era algo más mediterráneo que en la influyente madre Rusia. Sin embargo, la burocracia y la corrupción habían resistido a la caída de la URSS y ambas resultaban la cruz de Asia Central. La sensación de que la policía decidía todo era omnipresente. Y esas tarjetitas o los billetes de trenes nocturnos eran la única forma de cumplir con la obligación de demostrar mi paradero cada tres noches, una trampa más para el viajero.

El solo hecho de estar a bordo de este tren me había causado una especie de nostalgia perdida ya en el tiempo. Una desazón extraña que costaba esclarecer, que aparecía mezclada con la satisfacción de saberse lejos de las autopistas del turismo, pero que, por eso mismo, relacionaba con los países en que uno aprende a moverse casi desde cero y donde ciertas formas se le escapan. Tomaba un tren de retirada, un tren de domingo por la tarde a la trastienda del mapa de Asia Central, y vía Beyneu, debía llegar a Aktau, en la orilla kazaja del Caspio, donde me quedaría tres días merodeando antes de poder seguir el viaje. A Aktau, una ciudad petrolera que mira a Europa desde el inicio de la apabullante estepa, solo llegaban quienes se veían tirados en su camino hacia o desde Asia. En mi caso, previsor como nunca, había reservado un plan B desde allí a muy buen precio.

Tras conocer estas repúblicas, las antiguas Bactria y Sogdiana del Imperio persa, mi siguiente destino era el propio Irán. Con Afganistán tal como estaba, cruzar Turkmenistán parecía un buen plan para llegar por tierra a Irán. Un visado de tránsito para cinco días hubiera bastado para visitar el cráter incendiado que llaman «puerta del infierno», las ruinas milenarias de los caravanserai de Merv, sobre las que venía leyendo a Jonathan Tucker, o Asjabad, la capital de mármol que se había inventado un megalómano al poder. Turkmenistán empezaba a escasos diez kilómetros de Jiva, estaba más cerca que Urgench, pero su visado era el más difícil de obtener de la región.

Mi peregrinación de consulados había empezado meses antes visitando los turkmenos de Nueva Deli y de Biskek, la capital kirguisa. A su vez, los visados kirguís, uzbeco e iraní habían prosperado en una capital u otra pero, para evitar quedar varado en Biskek en espera del turkmeno, logré pedir que se expidiera en Taskent, la capital uzbeka. Ya en Taskent, el cónsul turkmeno tuvo la amabilidad de salir a mi encuentro en su día supuestamente libre. Desde detrás de la valla me dijo que allí no trabajaban los viernes —costumbre iraní, pero no sabía si también de ellos— y que él no tenía acceso a los visados hasta el lunes. Le expliqué que, si esperaba, me arriesgaba a no salir de Uzbekistán a tiempo. Y puse mi mejor cara para decirle que, según

foros viajeros, su país denegaba el 40 por ciento sin mayor explicación.

—Eso solo sucede en un caso de cada mil— me respondió, sonriendo.

Turkmenistán prometía emociones, pero tuve que pensar en frío. De los siete u ocho viajeros que había conocido en el último mes, habían denegado el visado a dos. Y aquel podía ser el cónsul más amable de su cuerpo diplomático, pero si me vetaban no iba a interceder ante la ley uzbeka. Quizá mi visado había quedado allí esperando. Ahora despegaría desde Aktau, y con una escala en Bakú, sobrevolaría dos veces el Caspio y llegaría de este modo a Teherán para poder seguir el camino. Sonaba complicado, pero un viaje así iba entrenando poco a poco el músculo de los contratiempos.

Una ruta de la seda en miniatura

Mientras tanto, el tren que había partido de Urgench llevaba una hora alejándose de Beyneu y Aktau. Viajaba con una aplicación que precargaba mapas y el puntito azul de ubicación se retiraba más y más. La explicación era que estas líneas habían sido construidas en tiempos de la URSS. Al desmembrarse, habían surgido nuevos mapas con fronteras étnicas, herencia de las viejas políticas de dispersión estalinistas, y eran tan complejos que algunas líneas saltaban de país constantemente. De haber partido hacia el noroeste, nos hubiéramos metido de lleno en Turkmenistán. En un tiempo, esas líneas pudieron ayudar a cohesionar el mapa, pero ahora dejaban tramos en desuso y hacían su servicio impracticable. Especialmente complicado era el tren Dusambé-Moscú, que salía de Tayikistán rumbo a Uzbekistán y Kazajistán, y por razones geográficas y de usos logísticos —rozaba también Afganistán—, era apodado el Heroin Express. En algunos puntos, los trenes circulaban por suelo extranjero, pero debían volver al suyo sin parar. El nuestro no era de esos, y recorría una enorme «U» para no salirse del país.

«Este antiquísimo camino atraviesa un desierto que parece no tener fin —continúa Kotliakov en la introducción a *Los glaciares del Pamir*—. La escasez de alimentos, el calor, el polvo deprimen la moral de los soldados. Y de no ser por los ríos caudalosos que corren en medio de las arenas, las penalidades serían insufribles.» Durante horas avanzamos por un vergel en el desierto, un milagro aparente que había sido propiciado por los canales del Amu-Daria. En Asia Central, la irrigación había hecho posible cultivar durante milenios. «Los remotos sistemas de regadío enterrados hoy por las arenas han sido sustituidos por otros que, lo mismo que aquellos, se nutren de las

aguas del Sir-Daria y Amu-Daria.» Estos dos enormes ríos nacen al pie de los glaciares de Tian-Shan y del Pamir, en la antesala de China, bañan Asia Central y hasta hace poco daban vida al mar de Aral, no lejos del Caspio. Hoy se secan antes de llegar y el Aral es casi otro desierto de sal y pesticidas grotescamente decorado de barcos recostados. Kotliakov invita a mirar con perspectiva y comparte citas desde Estrabón —«Después de regar Sogdiana, el Politimet entra en un país arenoso y desértico y allí se lo tragan las arenas»— hasta Kropotkin —«Toda la extensa región del Asia Central se encuentra en estado de desecación rápida, del mismo modo que se ha venido secando desde el principio de la época histórica»—. Pero ya en 1980, Kotliakov avisaba: «En nuestro tiempo aumentan rápidamente las superficies dedicadas a huertos, melonares y campos de algodón; cada vez necesitan más agua estas tierras». Las políticas hidrográficas fueron desastrosas, especialmente en pro del algodón, y agotaron ambos ríos en lo que se llamó la peor catástrofe ecológica del siglo.

Nukus, al noroeste de Urgench, quedaba a solo una hora y media por carretera, pero debido al rodeo de las vías el tren invertía casi cinco horas en llegar. De haberlo sabido habría tratado de subirme allá después de ver el museo Savitsky, que tenía una gran historia. Igor Savitsky se había encargado de recoger miles de obras de arte moderno que no eran del gusto soviético. En muchas de las obras del catálogo se observan los influjos de las vanguardias del primer tercio de siglo[10]. Savitsky acumuló talento desconocido y logró juntar 90 000 piezas. Nukus era una ciudad de tercera división en la periferia de la URSS y se ve que aquí no molestaron mucho.

En el sentido del confort, este era un tren enteramente ruso, y los vecinos rusos hacían algunos de los trenes más agradables incluso en clase popular. Tanto aquí como en Rusia, los *platzkart*, pensados para viajes largos, tenían módulos de cuatro camas y eran amplios gracias al gálibo que permitía el ancho de vía. Pero aquí, además, a cada pasajero le esperaba una especie de edredón nórdico blanco y limpio, una sábana y una almohada. También podría decir que, de momento, estos vagones eran más silenciosos y se ajustaban mejor a mi carácter. Nadie hablaba a bordo. Solo se oía el repiqueteo de las ruedas, y, de fondo, una melodía que brotaba suave de algún móvil. Tal vez, pensé, cantos sufís a Alá.

¡Era tan fácil y apetecible montar el campamento y leer hasta quedarse dormido con el tactac de las ruedas! Pero es norma no escrita que, durante el día, las literas superiores vayan plegadas y las de abajo se compartan como asiento aunque por la noche tengan dueño. Mi litera era propiamente la inferior. Era apenas media tarde,

y si me rendía antes de tiempo, tal vez a una siesta, podría tenderme en la de arriba, aunque abajo bastaba con la mitad para ir cómodamente recostado, revuelto en el edredón. Un chico había subido a bordo y se había sentado en el extremo de la banca-cama a la espera de que lo recolocaran. Su delicadeza era más que suficiente, y la agradecí. Y sin embargo, todos insistieron en sentarse en la otra para que yo pudiera descansar en mi lugar.

Por primera vez en mucho tiempo tuve esa sensación de años atrás en el Transiberiano, la de sentirme enteramente en casa. Quiero decir *en casa a bordo*, porque días atrás otro viaje corto se había prolongado a tierra firme. Al bajar del tren de Taskent a Bujará, Iulia, una señora que viajaba junto a mí había insistido en alojarme. Iulia me hablaba en ruso, nos ayudábamos con gestos y cuando no entendía nada, yo me dejaba llevar. Así acabé en las afueras de Bujará, y supe que las casas uzbekas, al menos las rurales, podían carecer de alguna comodidad: la cocina y la estufa solían ser pesados muebles de hierro, a menudo de fabricación turca, y era frecuente que en el exterior, como en toda Asia Central, un agujero en una caseta de madera funcionara como baño. Sin embargo, en su sencillez, los cuartos eran grandes y al mismo tiempo resultaban cálidos. Los zapatos siempre se quedaban fuera. En esta zona se hacían las alfombras más reputadas del mundo, y en las salas o en las habitaciones, enormes tapices lo forraban todo. Ahora, el tren era cómodo y estaba bien equipado. Cada vagón tenía incluso un samovar, ese calentador de agua hirviendo para servirse el té en cualquier momento. Yo llevaba víveres, la vía era larga y no se me ocurría nada que pedir.

Me despertó el olorcillo penetrante que llegaba con algún vendedor por el pasillo. Era un olor conocido, puntual, pero no logré saber de qué, y me recordó a cosas tan dispares como los embutidos de salami, tan de la zona, o el queso salado y ahumado que también se estila y que se vende en los mercados. Pero no, tampoco era eso. El sol pegaba fuerte fuera y, si un lado de la vía refulgía en verde debido a los canales, al otro la llanura era yerma por completo. A la sensación de estar en cama un domingo a mediodía se le había unido la de estar de algún modo en la calle, y el resultado era algo extraño, algo así como bajar a por el pan en pijama, o cuando a uno lo despiertan y se pone cualquier cosa antes de que suba el fontanero.

Comenzaron a desfilar paquetitos de galletas, bolas amasadas de ese queso ultrasalado que aquí llaman *curd*, tortas de pan que conocían como *nan* o pipas de girasol. En los panes y los lácteos, sobre todo en el yogur, más o menos líquido, salado y especiado, uno podía ver el diálogo a través del mapa y de los siglos. *Curd* y *nan* eran

palabras comunes en la India con significados parecidos. Allá, *curd* era yogur líquido y *naan*, pan plano, aunque el *nan* uzbeco era más parecido al que en la India llaman pan afgano. En lo personal, el gusto centroasiático por las pipas de girasol me devolvía por momentos a la infancia. Desde que las descubrí, trataba de recargar en los mercados y pronto me instalaba en la grada de Mendi, a inicios de los años noventa, en un partido del Alavés contra el Touring de Rentería o el Zalla.

El pasillo fue evolucionando hacia una Ruta de la Seda en miniatura. Los vendedores, la mayoría mujeres, se volvieron un tráfico constante, hasta dos en un minuto, aunque sin apelotonarse, y su ritmo se iba pareciendo más y más al de los bazares centroasiáticos urbanos. Lo llevaban todo en bolsas transparentes, sin ningún armazón, cesta, ni estante. Mostraban su oferta caminando lento, sin pararse, sin un amago de insistencia, y a lo mucho susurraban el producto sin impostar la voz. Pero ya fuera en Osh, Murghab, Jorog, Juyand o Bujará, fuera un edificio municipal a ese efecto o una hilera de contenedores abiertos a soplete, la esencia permanecía en las formas de estas sociedades en las que el pequeño comercio estaba tan presente como el respirar, y se desplegaba en el pasillo, a pesar de la gerencia estricta, como en las calles de cualquier bazar.

Estas tierras habían visto uno de los trasvases de productos y de sabiduría más importantes de la historia humana. La idea de que la ruta se hubiera transformado con los siglos pero que siguiera hoy vigente era mucho más poderosa que cualquier destino en sí. En la zona monumental de Samarcanda, tras haber pagado mi entrada al famoso Registán, observé cómo cada habitación, cada estancia de las espectaculares madrasas interiores, era ahora un puesto de telas, pinturas o postales de recuerdo. Al principio me contrarió, porque había pagado mi entrada y por eso creí que ya sería dueño de mi propia experiencia. Sin embargo, después pensé que los vendedores únicamente estaban haciendo lo mismo que siempre hicieron, y la única diferencia era que muchos de los presentes habíamos llegado sin pesada mercancía, con billetes de avión, desde países que no eran parte de la ruta. Antes de la era del turismo, la explanada central, hoy despejada, había sido el bazar de la ciudad. En torno a ella, mercaderes jóvenes y niños seguían insistiendo:

—¡Puede mirar sin comprar!

En *Cachemira y Asia Central*, el indio Prithivi Nath Kaul Bamzai daba la interesante visión de un autor cachemir que, en 1980, mostraba cómo las ideas, modas y productos habían seguido la ruta más allá del Hindu Kush. Ahora yo viajaba con un libro mucho más

actual, *The Silk Road: Central Asia, Afghanistan and Iran: A Travel Companion*, donde el historiador estadounidense Jonathan Tucker hacía inventario de la mercancía y demostraba cómo los comerciantes y viajeros de la ruta, que operaban en uno u otro tramo, habían transportado en conjunto mucho más que seda. También repasaba las dinastías sucesivas, su desarrollo y las ideas que significaron el progreso en cada momento histórico. Tucker era académico, pero además lo había escrito en el camino.

Seguí contemplando ese bazar andante mientras comía pipas: requesón en bolsa, chorizos colgando de una cuerda, enormes pepinos y tomates rojos. Me gustaba la discreción con que sucedía todo. Este era un país autoritario con un presidente amarrado al poder y donde nadie parecía desmelenarse, pero la gente común, sobre todo ellas, mantenían una especie de candor, una hospitalidad antigua. Todavía era un país poco poblado, de estepas y desiertos que estremecen y en el que, entre personas, no hacía falta levantar mucho la voz.

De pronto, el mismo aroma que antes no reconocí llegó hasta mi nariz, y junto a él, ensartados en ganchos, aparecieron unos pescados ahumados de color anaranjado. ¡Claro! Los había visto en asaderos a orillas del lago Baikal, en los andenes de Siberia, y ahora en los trenes uzbekos. En aquel viaje también agradecí los sobrecitos de café, leche en polvo y azúcar que ofrecía la tripulación y que, a falta de un capuchino, cumplían su papel. En las bolsas de estos vendedores aparecían de nuevo sobres de Nescafé para preparar en el samovar, pero noté el paso del tiempo en mí porque estos tres en uno, azúcar con leche y café soluble, se hacían infumables.

—Orbit... —susurraba secamente, con una «i» tónica y muy corta, una vendedora de chicles, pero también de pasta de dientes, papel higiénico, bolígrafos o tabaco.

—Tenge, rubl... —decía otra señora que pasaba con un fajo de billetes ofreciendo cambio porque al som, la moneda uzbeka, mucha gente de cualquier edad la llamaba *rubl*. Los rublos ya solo se usaban en Rusia, Bielorrusia y alguna república poco reconocida. La moneda kazaja era el tenge.

Al final también pasaron dos hombres en camiseta interior y con un litro de cerveza en la mano. Era extraño que faltaran, pero confiaba en que de noche no dieran demasiada guerra.

La madre que viajaba frente a mí siguió copiando nombres de pasajeros hasta poco antes de quedarse dormida. Ella y su hija eran una compañía agradable. Sin mucha palabra de por medio me compartió un huevo y una patata cocida, y luego, esperando que no fuera un abuso, le pedí enviar un mensaje desde su número local.

Tenía que avisar a Iulia. En Bujará, con mi ruso de emergencia y algún chapurreo de sus hijos en inglés, habíamos comido en torno a un mantel en el suelo, sobre las mismas alfombras encimadas en las que me preparó una cama, y después, para mi sorpresa, vimos una película de Bollywood. En aquella casa donde vivían Iulia, su hija y otro hijo adolescente, no había ni rastro del marido. Su marido ausente era el pasajero prototípico de este tren que en realidad atravesaría Kazajistán camino a Rusia. En Rusia, la construcción daría trabajo a los hombres que habían nacido soviéticos y que ahora no eran rusos. Aquella otra madre con hija bien podía ser ella. Al despedirse, Iulia solo me había pedido señales de que estaba bien.

Agua sucia, trabajo forzoso y muchas camisetas de algodón

En tiempos de la URSS no debía de ser tan necesario buscarse la vida tan lejos. Moscú aprovechó el clima más mediterráneo de estas cuencas bajas para desarrollar la agricultura extensiva. Pero el campo no se modernizó y fue necesaria mucha mano de obra. Se plantó sobre todo trigo, arroz y algodón, que requerían mucha agua, y a su par, el consumo de agua de la población también crecía. Kotliakov cuenta que en 1965, unos doscientos glaciólogos se habían reunido a orillas del lago Issyk Kul, en Kirguistán, y discutido acaloradamente las formas de aumentar el caudal de los ríos aprovechando los glaciares. Una de esas formas pasaba por deshelarlos artificialmente. Uzbekistán llegó a ser el mayor exportador mundial de algodón, y aún hoy es el quinto.

Al caer la URSS, la política económica moscovita para el sur también se vino abajo. De los cultivos sostenidos por el Estado se pasó a una economía de mercado y la mano de obra resultó excesiva. No era casual encontrarse uzbekos, azeríes o turkmenos cruzando Siberia en busca de trabajo. Pero en la región de Karakalpakstán, la que ahora atravesábamos de noche, seguían presos del algodón. Se hablaba de semiesclavitud y de trabajo infantil. Años después, un informe de Human Rights Watch, con 257 entrevistas, destaparía la cadena de presiones y amenazas de las autoridades uzbekas. Se forzaba a médicos, maestros o alumnos para recolectar el algodón. Tenían jornadas de diez horas, se les marcaban cuotas en kilos y eran vigilados por hombres que los hostigaban. El Banco Mundial invertía en planes de riego y consultaba a la Organización Internacional del Trabajo sobre las condiciones laborales de su programa. Pero el informe denunciaba que la OIT estaba formada en parte por gobiernos y que, al final, el uzbeko se monitoreaba a sí mismo[11].

Mi idea de lo remoto tenía que ver con la poca penetración de la

vida occidental, y sin embargo, la globalización pendía aquí de muchos hilos. Simplemente, conocer el precio verdadero de surtir al mundo era más difícil en países más herméticos. En la etiqueta de nuestras camisetas solía poner China o Bangladesh, pero a sus fábricas textiles llegaba el algodón uzbeko.

Trataba de aguantar leyendo, buscando algún guiño del paisaje en la negrura para no dormir, porque en un rato alguien vendría a despertarnos para pasar un control fronterizo minucioso. Junto al samovar, frente a los baños, encontré un folio plastificado que detallaba el recorrido. El tren 334 había partido la tarde anterior de Taskent y, al cabo de 3292 kilómetros, llegaría dos días y diecinueve horas después a Saratov. Ahora entendía en parte por qué tardaba tanto. El recorrido incluía veintisiete estaciones, y parecía haber tres tipos de paradas: las de cinco minutos, las de veinte o veinticinco y las de dos horas o dos horas y media. Con esos márgenes, pensé, incluso yo podría presumir de puntual. La mayoría de pasajeros seguía dormido en las paradas largas. Había poco movimiento de viajeros y el sonido más característico era intenso y metálico: un empleado se paseaba a lo largo de la vía martillando dos veces el eje de cada rueda, como si fuera un zahorí buscando agua, o como un doctor que golpea las rodillas de un paciente en busca de un acto reflejo. Pero, además, resulta que Saratov estaba en Rusia.

Eso significaba que el tren se iba a detener dos horas a cada lado de la frontera uzbeko-kazaja, esto es, cuatro horas en total, y otras dos a cada lado de la kazaja-rusa para un total de ocho. El registro de salida uzbeko me tocaba de una a tres, en plena madrugada.

Beyneu, en busca de un baño en la estepa

Amanecí en Beyneu, Kazajistán. El tren se había detenido a las 5:04, pero no sabía qué 5:04, y además, solo se me permitió bajar a las dos horas de haber llegado. Mi reloj del móvil se había adaptado, pero no el de la tableta, porque había detectado que estábamos en Almaty, la antigua capital, y la hora era distinta en el este y el oeste del país. Para mayor complicación, con los trenes kazajos pasa igual que con los rusos y Moscú: la hora de la capital rige en todos los husos del país, y así, en las estaciones aparece siempre la de Astaná, no importa dónde estén. Todo eso, sin wifi, para saber qué hora era en Beyneu. Seguí hecho un lío hasta el mediodía.

Los registros habían sido a horas intempestivas. Del lado uzbeko, los agentes migratorios habían registrado los compartimentos uno a uno, y uno a uno también, y hasta el último resquicio, pasaportes y equipajes. De mi mochila salió un pequeño botiquín para demostrar,

supongo, que no llevaba codeína. Pero al menos no debí encender mi disco duro. Llevar fotos de instalaciones oficiales o pornografía es también delito grave, y de haberme visto sospechoso se hubieran visto buceando en mis últimos diez años de vida. Al cabo de dos horas, el tren cruzó a Beyneu y la policía kazaja repitió el proceso. Solo al final recibí mi pasaporte, y entonces lo abrí directamente en las páginas 30 y 31.

Un mes atrás, en mi visita a Almaty, el agente kazajo había dicho «Ispanya» y lo había abierto por atrás en busca de páginas libres. El pasaporte español actual es una oda a los aportes patrios a la historia del transporte, y me encargué de que se detuviera en esas páginas con la intención de generar un mínimo de empatía, sin pasarme de gracioso, en aquel trozo de hielo.

—¡Talgo! —dije.

Ahí, a doble página, aparece de fondo un estilizado AVRIL, el Talgo «de muy alta velocidad». El Talgo que unía Almaty y Astaná no era de alta velocidad, como su vecino el Afrosiyob uzbeco, pero había reducido el viaje de veinte a doce horas y era uno de los hitos del nuevo Kazajistán. De hecho, en Kazajistán, la empresa había firmado el mayor contrato de su historia y por medio de su filial local, Tulpar, estaba cumpliendo con la entrega progresiva de 3000 coches. Un mes después de aquel sello kazajo, uno nuevo me daba la bienvenida, bingo, desde la página 30.

A las ocho de la mañana, Beyneu era apenas un pueblo grande con las calles ahogadas de lodo. El edificio de la estación no tenía un café para reposar el viaje y planear el día. Solo algunas lonas deslavadas por el tiempo y carteles austeros —ahora decían *кафеci*— anunciaban algunos en el pueblo, así que probaría suerte. Los coches avanzaban como si pisaran chapapote y caminar exigía un extra de atención. Descubrí que las calles sí estaban asfaltadas. Pero entonces, ¿de dónde salía tanto barro?

Estaba, literalmente, en el Lejano Oeste kazajo. Si un alce o al menos un ciervo hubiera cruzado la calle se habría parecido mucho a Cicelly, el pueblo minero de *Doctor en Alaska (Northern Exposure)*, aquella serie noventera en torno a un médico neoyorquino recién graduado al que adjudican como primer destino un pueblo remoto en medio de la tundra. Ya había tenido esta sensación en otros sitios, pero quizá la historia se parecía más aquí. Los viejos pobladores de la península de Mangistau eran nómadas de la tribu de los aday. En los años sesenta, los soviéticos habían descubierto uranio cerca de la costa y fundado la actual Aktau. Alojado en Jiva, había coincidido con una viajera de Houston —de ojos achinados, porque el mundo hoy es uno

—, que había pedido una excedencia en Halliburton, la controvertida petrolera, para recorrer Asia Central. Ella fue quien me explicó la importancia de Aktau, donde su empresa tenía la sede kazaja. El tren había llegado allá en 1963 y lo había convertido en puerto de salida de hidrocarburos hacia Azerbaiyán y Europa. Al norte del Caspio quedaba el yacimiento de Tengiz, explotado por Chevron. Y a 460 kilómetros de Aktau, aunque era paso obligado por vía y carretera, Beyneu seguía siendo un pueblo modesto y en los pequeños negocios me pareció ver algo de sorpresa ante la llegada de un occidental.

En el *кафеci* («kafesi») más cercano a las vías pedí un café con leche. Como estaba ardiendo, mientras se enfriaba me excusé y busqué sin éxito un baño abierto a lo largo del andén. Todo lo que encontré fue un vagón en vía muerta, pero al pasar por taquilla aproveché para comprar un billete a Aktau para el primer tren, que venía desde el norte y se desviaría allí en un par de horas.

Mi café estaba demasiado bueno para ser soluble, el habitual en los dominios del té. Lo había pedido sin azúcar, deseo concedido, y la leche parecía incluso nata. La dueña, una señorona de cara triste metida en una blusa de flores, despachaba desde un mostrador lleno de cosméticos, con un estante repleto de jabones y champús y dos melenas radiantes en un póster de la marca Avon. De este lado del mostrador solo había cuatro mesas. En pie, un viejo de ojos rasgados y traje impecable se bebió dos vodkas de golpe, y otro hombre sentado intentó hablar conmigo desde detrás de su jarra de cerveza. Me pregunté cuánto tiempo llevaría la señora complaciendo a bebedores y poniendo buena cara. Empecé a sospechar que aquel café era parte del que hacía para sí. Cuando me levanté, pedí la cuenta, pero ella dijo que aquello no era una cafetería y se negó a cobrarme.

A Mirzhan, un chico joven, se le notaba que quería practicar inglés cuando le pedí ayuda frente a la escuela de Beyneu. Me preguntó enseguida si ya había visitado el museo local, y como le dije que no, pero que mi tren llegaba pronto, me invitó a subir a su nuevo 4x4 rumbo a la estación y me ayudó a posponer mi billete para Aktau. Había descartado hacer tiempo en Beyneu, pero lo aceptaba a gusto. Me quedaban otras diez horas de trayecto, no llevaba prisa y tomaría un tren de noche. Repartiría las horas entre el museo etnográfico y algún otro *kafesi*, y, libre de buscar alojamiento, llegaría al amanecer a Aktau.

Mirzhan trabajaba en el museo. Me mostró estelas funerarias sufíes que poblaban la región, la reconstrucción de una yurta tradicional y objetos de la vida nómada, el pilar de la tradición kazaja. La última sección era inevitable: un paseo por las glorias kazajas

dentro de la extinta URSS y, después, el nacimiento del Estado actual. Movidos por la novedad, aparecieron dos compañeros de Mirzhan. Quisieron fotografiarse conmigo y, después, que Mirzhan tradujera sus preguntas.

—¿Y cómo te mantienes, si no trabajas? —preguntó él, quisieron saber los otros.

En Beyneu no parecía haber mucho más empleo que un puñado de servicios y algunas pequeñas tiendas, y trabajar con la cultura y la difusión del patrimonio debía de ser uno de los más estimulantes. Los precios del petróleo habían devaluado recientemente el tenge, y no era fácil imaginar que alguien dejara su empleo y se largara a viajar. Supuse que de ahí esa pregunta, esa pregunta así. Pero tenía amigos kazajos en Almaty, la antigua capital, y me había quedado claro que incluso allí, con posibilidades muy distintas a las de Beyneu, los hábitos de los viajeros occidentales se seguían viendo como algo muy ajeno. Dije que, por suerte, había podido elegir mi vida. Antes había preguntado a Mirzhan por un café para escribir tranquilo. Le dije que escribir era trabajar, que de momento funcionaba y que me gustaba tanto lo que hacía ¡que hasta trabajaba los domingos!

Últimamente, en algunos foros encontraba a muchos viajeros tratando de justificarse. Decían que el hombre se había hecho sedentario por necesidad, pero que esa necesidad, por el transporte y la tecnología, ya no era tal. Mirzhan acababa de explicarme algo: la crujía que coronaba la estructura de la yurta nómada era la misma aspa abombada que aparece en el centro del escudo nacional kazajo. El nómada de hoy podría leer a Zygmunt Bauman y sus tesis sobre lo dinámico y lo líquido de las sociedades. A mí se me hizo extraño verme explicando una vida en relativo movimiento allí, en un museo etnográfico, a tres descendientes de jinetes esteparios, quién sabe si hasta de la Horda de Oro.

—Creo que los nómadas kazajos hacían más o menos eso, ¿no?

A primera hora de la tarde soplaba un viento a ráfagas, el sol intenso había secado el lodo y los coches levantaban polvo. Las orillas de las calles eran arenosas e incluso quedaba más tierra pulverizada amontonada entre las rodadas de los coches. En mayo, la estepa se veía verde, pero seguía sin haber árboles ni arbustos que amarraran la tierra y la erosión estaba asegurada. El desierto uzbeko de Kyzyl Kum, que en túrquico significaba «arenas rojas», solo se había transformado en parte. Y aunque me hubieran confundido las orillas verdes del Amu Daria, llevaba días conociendo matices de la desolación. También la vía estaba reverdecida, avanzaba en paralelo a una de las calles, así que, de vuelta a la estación, caminé entre los rieles. Allí en medio me

encontré con tres camellos que parecían mascar chicle. Debían de estar en plena muda, porque les colgaban jirones de pelo a medio desprender. Uno de ellos levantó la cabeza, me miró de frente y pareció decir: sí, lo sé, solo faltábamos nosotros.

En la playa de vías no dejaban de maniobrar dos locomotoras diésel acopladas, pintadas de azul y con aspecto nuevo. La playa era discreta, pero un par de trenes larguísimos se prolongaban en la estepa con vagones de combustible, otros de bordes altos y cargados de madera, algunas jaulas cerradas y tolvas llenas de piedra. En el tramo central del andén, la caseta que por la mañana creía que era un almacén resultó ser un pequeño comedor que ofrecía zumo de frutas y un puchero en el que guisaban *plov*. Puede que el *plov* sea el plato más común en la región. Cada país lo guisa a su manera y llega hasta el *pulao* indio. Pero yo pedí unos *manti*. Hervían en otro puchero, inconfundibles con su forma de cebolla, y entraban por los ojos. Eran la versión kazaja de los *dumplings*, *momos* en la India o en Nepal.

Igual que su densidad poblacional, en Mangistau, la cantidad de antenas debía de ser bajísima. Comprar una tarjeta SIM kazaja había sido sencillo, pero probé con dos distintas y aún tuve problemas para activar la línea. Mi día iba a continuar totalmente analógico, cirílico y kazajo. Con lo divertido que me parecía descifrar el cirílico. Descubrí que el letrero del comedor decía *Chaikhana*, y lo demás me lo inventé. *Chaika* es el título de una película española, hermosa e improbable. Es la historia entre un marino y una prostituta que quiere ir al espacio, y sucede en Kazajistán. En parte, frente al cosmódromo de Baikonur, a un día en tren desde Beyneu, precisamente en la línea que llega allá desde Almaty, que está a sesenta horas. Larissa, amiga de Almaty, me había dicho que *chaika* también se lo llamaban a ella y que quería decir «gaviota». Así que moví los brazos como un pájaro y los dueños, sorprendidos, respondieron:

—*Niet, niet...! Chai!*

O sea, que no. Que *chaikhana* venía de *chai*, té, y aquello era una casa de té. Luego me dirían que *chaika* era también como los despechados llamaban en Aktau a las mujeres a las que invitaban a bebidas y se iban sin hacerles caso. Pero ese era otro cantar.

Así que el petróleo de Occidente pasaba por Beyneu, pero estaba claro que a Beyneu no llegaba mucha gente. Los dos hombres que ocupaban la única otra mesa en la *chaikhana* me hicieron tomarme otra foto con ellos, mirar hacia la ventana y levantar luego el pulgar, a su manera. Entonces el dueño se acercó y me mostró en su móvil un pavo real con una cola enorme. Dijo que lo tenía en casa. Me preguntó si en España teníamos pavos, y luego, que a ver cuántos dólares le

daba.

Mi tren kazajo estaba por llegar a la estación. Pararía veinte minutos, como de costumbre, y en vez de un pavo real, lo que yo necesitaba era mear, ese eterno contratiempo en Asia Central, región de letrinas y de aguante necesario, porque no quieres saber a cuánto sale la multa de boca de un policía por usar como baño una pared. La caseta maloliente junto a la estación estaba cerrada desde la mañana. En cambio, me señalaron hacia el fondo del andén. Y cerca del final, dos hombres me mandaron más allá, hacia las vías. Cuando me escondí tras unos vagones alguien soltó un alarido, y al salir vi a un operario vestido de naranja que me gritaba más allá. Puse los antebrazos en forma de equis, como hacen allí, y le grité al ferroviario que el baño está cerrado.

—*Zakrito! Bolshoie vokzal, niet tualet!?*

Que cómo en aquella estación tan importante no había un solo baño. En ese montón de palabras yo no había puesto un verbo, eso no lo sabía hacer. Pero era la suma del vocabulario que hacía falta en torno el tren. Si él estaba enfadado, yo más. En un país de nómadas, de estepas infinitas y ausencia total de baños, ¿podían afearle a uno que meara donde buenamente pudiera, escondiéndose además? Me mandó atrás de otros vagones, donde una valla hacía esquina. Tras la esquina había un par de obreros merendando, así que me señalaron la valla de otra casa. Creí que iba a salir algún vecino. Me acordé de los cómics de Ibáñez otra vez. Me había convertido en uno de aquellos personajes que aparecían al fondo de sus viñetas meando en una esquina.

La señora de la *chaikhana* había sacado una mesita con bebidas, señal inequívoca de que el tren se aproximaba, y vendía a los que esperaban. El tren llegó desde la ciudad de Aktobe y en Beyneu se partió en dos. Medio se iba hacia Aktau, y me subí en ese medio con los *manti* en una bolsa.

Siguiendo oleoductos en la nueva ruta de la seda

Si uno mira al horizonte, en Kazajistán, noveno país por extensión, no importa hacia dónde se dirija porque la estepa no termina nunca. En ella, Beyneu solo fue un paréntesis. Sus afueras tenían calles de tierra y casitas con empalizadas de madera. Y frente a ellas, tuberías amarillas de gas que reptaban pero que, para conceder accesos a los coches, muchos de ellos viejos Lada, se elevaban en ángulo recto como porterías de fútbol de barrio. Desde el tren —asiento cómodo, salida en hora— cruzar la estepa era un placer. Antes debió de haber sido angustioso, salvo, quizá, para la Horda de Oro, los mongoles

turquizados que en el siglo XIII llegaron al Danubio. Tras ellos surgió en 1465 el Janato kazajo, que resistió al avance ruso nada menos que hasta mediado el siglo XIX. Finalmente, aquel janato fue la base del Kazajistán actual.

En el Kazajistán moderno, Nursultán Nazarbáyev llevaba en el poder desde tiempos de la URSS —renunció en 2019, pero sigue gobernando en la sombra—. Había logrado un país estable, pero construir una identidad común con un 20 por ciento de rusos y un buen puñado de minorías generaba algunos roces. Mi amiga Larissa formaba parte de la minoría coreana, la mayor de ellas tras la rusa, y provenía de deportados por Stalin. Por otra parte, algunos de los pocos nómadas de tradición cetrera que quedaban en el este kazajo habían cruzado a Mongolia. La lengua y religión mayoritarias eran otras en Mongolia, pero poner fronteras a la estepa no era parte de su tradición[12].

Estos días, nuevos yacimientos como el *offshore* de Kashagan, en el Caspio pero más al norte, sonreían al Gobierno. Sus reformas habían abierto el país a las petroleras extranjeras y a buenas relaciones con las tres potencias, Estados Unidos, Rusia y China. Las tuberías amarillas que veía, ramificaciones para consumo local, eran apenas capilares a través de la estepa, porque una red de gasoductos y oleoductos unía Kazajistán con China o con puertos rusos del mar Negro, y el petróleo llegaba así a Alemania, Francia, Italia o Austria. En su libro *Las Rutas de la Seda*, el historiador británico Peter Frankopan alertaba del habitual eurocentrismo de la historia, trataba de desplazar su centro más al este y seguía los trazados de esas nuevas sedas que discurren rumbo a Europa fuera de los focos. Lo último era el ferrocarril Horgos-Aktau, que China ya desarrollaba a través de Kazajistán para llegar a Europa con independencia del humor de Rusia.

En mi compartimento solo había una chica acostada y leía un libro con aspecto de novela rosa. Siempre reconforta ver a otros leyendo. Quien lee no habla, no arma escándalo y aporta un buen clima a bordo. En cambio, por el vagón merodeaban niños. Tres de ellos, de unos cuatro años, curioseaban entre mis pertenencias, me hablaban en ruso como si les fuera a responder y cuchicheaban sin disimulo sobre mi pelo rizado. El catálogo centroasiático incluía rostros morenos y pálidos, ojos oscuros y claros, rasgados y redondos o cabellos negros y rubios. Pero no había muchos rizos. Además, los hombres llevaban el pelo corto o se rapaban la cabeza. Yo no, y las madres se asomaban y me hacían señas para disculparse por sus hijos. Se lo cobré tomándoles un par de fotos, pero luego decidí que lo mejor

era ponerle al cuello, con cuidado, la cámara a uno de ellos. Eso los calmó por un rato, aunque no a Sofía, una niña de aire eslavo que apenas tendría un año y medio y que iba a lo suyo. Trepó a mi butaca y, alucinada, comenzó a tirarme del pelo como si debajo de él se escondiera otro kazajo.

Los niños no paraban de moverse, pero confiaba en que cayeran rendidos y nos dejaran descansar a la chica que leía y a mí. Sofía había encontrado una botella de té con más de medio litro dentro y, necesitada de atención, la empinó y comenzó a dar sorbos como Maggie Simpson a su biberón. Cinco minutos después aún le quedaba té, pero muy poco. Entre trago y trago no la sacaba de su boca y miraba de reojo para ver quién observaba la proeza. Su compañero de juegos, un niño de ojos rasgados y padres muy kazajos, había tomado nota y hacía lo mismo con una segunda botella mientras Sofía sufría para terminar la suya. Aquella pelea por la gloria escaló como en plena Guerra Fría y anticipó un final muy disputado, hasta que un tercer niño, el de la cámara, lo vio fácil: se acercó a Sofía y, sin medir la fuerza, aplastó a dos manos su botella como quien revienta un globo. La boca de la pobre Sofía se hizo un géiser, y el poco té que le quedaba voló pulverizado antes de posarse lentamente sobre el suelo y las butacas. Sofía se quedó sin aire dos segundos y luego explotó en un berrinche interminable.

Tras el fiestón de las botellas, la noche entró en el tren y fue agradable. Debí de quedarme dormido mientras leía *Demonios extranjeros en la Ruta de la Seda*, una historia crítica del tráfico de tesoros a principios del siglo XX para gloria de los museos europeos. Igual que las armas, el espacio o las grandes cimas, el arte había sido otra de las carreras entre las naciones y había costado la vida a varios exploradores. Y últimamente, los países originarios, ya consolidados y con garantías para conservar sus piezas, denunciaban formalmente aquel expolio. El libro me lo había regalado Gianni Ugo, un triestino con quien compartí dos días de montaña en Kirguistán. En Asia Central había encontrado a viajeros muy rodados y, en general, con una visión del mundo más completa y reposada que en otros lugares. También había coincidido con japoneses y con un malayo excepcional, y me hubiera gustado ver la zona con sus ojos. Pero ¿cómo se vería Oriente desde la literaria Trieste? Trieste, antaño parte de la República de Venecia, era puerta a los Balcanes y al mundo eslavo y musulmán. Junto con un amigo, Gianni Ugo tenía montado un teatrillo de marionetas. Se habían propuesto representar *in situ* la ruta del veneciano Marco Polo, que en el siglo XIII había llegado a China, a la corte de Kublai Kan.

Aktau, aquella urbe petrolera a orillas del Caspio, fue primero una visión fantasmagórica de tubos fluorescentes. Emergió en la madrugada en forma de larguísimas hileras de neones y ofrecía la ilusión de ser un mapa del transporte urbano a escala real. Cada neón seguía en realidad a un ducto para evitar así accidentes. Ramales de vías parecían morir entre las dependencias industriales de la periferia, toda una ciudad de hidrocarburos, aunque tal vez llegasen hasta el puerto. Desde la estación, la otra Aktau, la habitada, quedó a diez largos kilómetros de taxi compartido.

Antes de volar a Irán, pasé tres días en aquella ciudad de historia modestísima pero que, de alguna manera, atesoré al cabo del viaje. Aktau se dividía en *microrayon*, barrios numerados que hacían que, por ejemplo, alguien viviera en 13-15-8 (barrio, bloque, apartamento). Por otro lado, me pareció que la ciudad se empeñaba en dar colorido a su racionalismo gris y en recuperar su cara al mar. Miraba hacia Occidente desde la orilla asiática de aquel mar encerrado, que no por ello manso, sino de un azul profundo que rompía vigoroso frente a los paseantes del malecón. Aktau tenía todo para ser un centro de servicios, también un magnífico museo etnográfico regional, aunque me pareció que no acaba de creérselo y no vi un solo letrero en inglés.

En cambio, sí encontré hospedaje con una buena anfitriona de nombre muy local, Zamzagul, que era profesora de inglés y madre y aprovechaba para practicar al paso de los viajeros. Con Zamzagul conocí los restos de otra práctica pasada ante la que, incluso, el Gobierno kazajo había pedido ayuda internacional: la de abandonar instrumental radiactivo en las zonas lacustres despobladas que rodeaban la ciudad. Ella me llevó también a Koshkar-Ata, un cementerio sufí que estaba a cargo de un matrimonio musulmán, anciano y amable. Era extraño pensar que los rostros arrugados de ambos ermitaños tenían más edad que la ciudad. Sin embargo, en esa estepa aparentemente despoblada y donde el viento parecía llevarse toda huella, aquellas tumbas medievales no mentían. Con o sin petróleo, las llanuras sin fin habían sido siempre parte de la ruta.

◆ País: PARAGUAY
◆ Línea férrea: ASUNCIÓN-ENCARNACIÓN
◆ Tramo recorrido en bicicleta: ASUNCIÓN-ENCARNACIÓN
◆ Otros lugares: Ypacaraí, Sapucái, Yuty, Posadas

EN BICI POR LOS RIELES DE PARAGUAY AL MUNDO

6

EL TREN DE LOS ORGULLOSOS, EL ÚLTIMO VAPOR AMERICANO

Recuerdo haber leído al periodista Juan Pablo Meneses que, cuando recorría una línea clausurada de su país, siempre había alguien que le decía en cada pueblo: «Pero dicen que el tren ya va a volver». Él, inmediatamente, preguntaba: «¿Quién dice?». Y entonces le contaban todo tipo de promesas, rumores y noticias que venían del alcalde, de un ministro o de la televisión.

Meneses es chileno y recorría la línea de Santiago rumbo al sur, a Concepción. En Paraguay, recorrer la línea de Asunción a Encarnación no llevaba a un pasado reciente, sino al siglo XIX.

—¿Sabés que el tren del Paraguay fue el primero de toda América? —repetían en los pueblos.

Y aquello tampoco era cierto. De hecho, ni siquiera había sido el primero en Sudamérica. Pero ese mantra escuchado aquí y allá guardaba algo más que el propio dato. Ya no era ni esperanza. Era orgullo. Y el orgullo es un asunto propio, incondicional, que no necesita a nadie que diga qué es o qué no es cierto, o que le ponga peros. Aunque muchas veces, en los pueblos añadían:

—Se fue el tren y se llevó el progreso.

El ferrocarril del Paraguay, el que se llevó el progreso, siempre funcionó a vapor. Unía la capital, Asunción, con la ciudad de Encarnación, a orillas del río Paraná y frente a la argentina Posadas. Fechar el cierre es arriesgado, porque no hubo un plan de fin de operaciones y primero fue un tramo, luego otro y un tercero al fin. Pero podría decirse que fue en 1997, a más de un siglo de su apertura y cuando, también en nombre del progreso, un embalse sumergió las vías. El progreso, se sabe, puede medirse en toneladas importadas o exportadas en el tren, en kilovatios vendidos por la hidroeléctrica dueña de ese embalse, pero el servicio que un tren da a los pueblos atendidos es difícil de expresar en números. Y muchos de esos pueblos, lejos de carreteras, no tuvieron alternativa pese a ver venir el cierre. Al borde del siglo XXI, estaban por volver a vidas más propias del XIX. A los caminos de tierra y lodo, a la autarquía de un huerto familiar, a la pérdida de su identidad, muchas veces ferroviaria, y a la emigración de sus jóvenes, que enviarán remesas a casa.

Y en los pueblos sin trenes, cuando el progreso se fue, lo que quedó fue orgullo.

Al encuentro del último tren de vapor americano

Una tarde de 2005, apurando un año de estudio en Buenos Aires, deambulaba por los andenes de las terminales ferroviarias de Retiro y leí en una vía muerta el cartel que colgaba del lateral de un viejo vagón: Asociación de Ferrocarriles Prototipos de la República Argentina. Qué raro, pensé. Y como oí gente, subí la escalinata, toqué en la puerta entreabierta y me asomé. Allí no vi un despacho de ingenieros: vi una luz tenue, las butacas que se miraban entre sí, el mate circulando. Cinco «ferroaficionados» jubilados discutían, por puro disfrute, cuestiones como anchos de vía y números de serie de vagones. Estuve con ellos una hora. Cuando me fui, cientos de fotos amarillentas habían pasado por mis manos. Y en mis oídos resonaban dos frases:

—En Paraguay aún usan locomotoras a vapor, no son de museo. Tomá el Gran Capitán hasta Posadas y luego cruzá el río.

Que yo hiciera caso a aquel desconocido y tomara un tren incierto rumbo a la selva paraguaya —resultaron treinta horas— conllevaba también antecedentes personales. La mayor parte de mi infancia la viví en una casa del País Vasco, a dos manzanas de la doble vía electrificada Madrid-París, y nuestro desván estaba lleno de pequeños trenes. El primer regalo que recuerdo fue un tren a vapor de Ibertrén con unas vías que formaban una «O». Cuando crecí, cientos de viajes circulares después, los trenes ocupaban medio cuarto y describían complejos recorridos. Pero siempre creí haber nacido tarde para ver aquel juguete resoplando de verdad.

A los pocos días, Paraguay amaneció en mi vida desde la ventana de una sencilla pensión de Posadas, al noreste de Argentina, a pocas horas de las cataratas de Iguazú. La brisa era fresca esa mañana, y la vegetación exuberante y el cielo raso realzaban la impresión que a esas alturas da ya el Paraná. En la otra orilla estaba Encarnación. Entre las sinfonías de aves subtropicales, tomé uno de los autobuses que entonces atravesaban el flamante puente Roque González de Santa Cruz. Y con el pasaporte ya sellado, busqué a Ezequiel Mezquita, un bloguero porteño casado con una encarnacena al que había contactado. Una máquina de vapor circulando entre autos a unas cuadras de su casa no era del todo común, y Ezequiel, que lo sabía, de vez en cuando le tomaba fotos y las publicaba. Cuando llegué, delegó en su ayudante el cibercafé que entonces regentaba y me subió a su coche viejo.

—A estas horas debe de estar por el lado del puerto, por Pacú Cua —dijo desde el volante.

A base de observar, Ezequiel se sabía los horarios de la máquina, que no constaban en ningún lado. En el lugar del copiloto, con el sol ya insistente bajo el cristal, yo era todo ojos. Pero cruzamos unos maltrechos rieles junto al viejo puerto y un operario dijo que la máquina había salido «hacia el lado de la estación», justo en sentido opuesto.

Apenas si habíamos regresado unos centenares de metros cuando Ezequiel saltó. «¡Ahí está!», dijo de pronto, y aceleró. Y entonces, el tiempo se desdobló en Encarnación y junto a la carretera apareció, jadeante, un mastodonte negro:

—Pof... pof... pof... ¡fssssssch!

Aprovechamos un paso a nivel cercano para dejar el coche y esperar allí la locomotora, pero emergió de un pequeño palmeral demasiado cerca para el 50 mm de mi cámara analógica. Recuerdo que, tratando de fotografiarla entre la hierba crecida, metí de lleno el pie en un charco de agua fría. El número 101 y las letras del ténder pasaron a la altura de mis ojos: «Ferro Carril Presidente C. A. López». Vi que «Ferro Carril» estaba separado, quizá del tiempo en que *rail way* apenas se había traducido, y supe que ese López había sido el primer presidente constitucional paraguayo e impulsor de la línea. Aquella locomotora era un poco menos vieja que el presidente, de 1889, pero el trazo de las letras, recientes, pintadas delicadamente a mano, también tenía algo que decir.

Todo aquello sucedió en Encarnación.

Partiendo de Asunción (en bici)

Era 2012, las ocho de la mañana de un domingo soleado, y toda persona en la Estación Central de Asunción era un hombre sonriente que había amanecido recostado contra el muro, ahora junto a un fotógrafo del diario *ABC Color*. El edificio y los andenes de la terminal, uno de los conjuntos más bellos de la ciudad, estaban cerrados a cal y canto, aunque el vestíbulo, ahora museo, tampoco solía recibir a mucha gente entre semana, ni siquiera los andenes, que guardaban bajo techo la locomotora pionera, *Trinidad*, el vagón presidencial y otras reliquias.

A un costado, la oficina de Ferrocarriles Paraguayos S. A. estaba igualmente cerrada por descanso semanal, pero otros días tampoco tenía demasiado trabajo: hacía un año que FEPASA había perdido los últimos kilómetros de vía operativos y los trazados proyectados se cancelaban sucesivamente. En el *hall* de sus oficinas, el mapa de vías

de la compañía lo habían cambiado por el de ALL, una extranjera que operaba carga entre Brasil y Argentina y que, en el otro extremo de la línea, hacía un cruce honorífico al suelo patrio: unas filas de vagones-jaula habían quedado en el puerto fluvial de Encarnación, y a veces un tren llegaba con algo de mercancía a este lado del puente. Era apenas un hilo de vida. Y eso que la conexión entre Paraguay y el mundo parecía haber venido entera subida en esas vías.

Claro que el calor del trópico, que enseguida lo aplatana a uno, ya se sentía de mañana. Era febrero, pleno verano austral, y lo había subestimado a la hora de planear el viaje. Las máximas llegaban a 40 ºC, la humedad se aproximaba al cien por cien... y yo pretendía pedalear, fuera de ruta, desde Asunción a Encarnación. Tenía por delante 370 kilómetros de vía, probablemente intransitable en ciertos tramos, que con los rodeos necesarios se convertirían en un buen puñado más.

La primera de las curvas me metió bajo el estadio del Club Libertad, uno de los históricos del fútbol de la capital. Paseé entre la tribuna trasera y una serie de árboles frutales que escondían un cobertizo, un antiguo apartadero de la vía. El abandono tiene algo de bueno, y es que, si no surgen nuevos intereses que desfiguren la vieja infraestructura, es fácil seguir la pista de las cosas porque nadie se esmera en esconderlas. A partir de ahí los rieles reaparecían, pero entre casas muy juntas de techos de hojalata. El barrio, como la locomotora, se llamaba Trinidad. Se decía que era un barrio bravo.

—No, no es peligroso acá —dijo una anciana cuando le pregunté —. Tenés que seguir derecho.

Avancé un rato entre los raíles, peraltados sobre un terraplén, y por encima de techos de hojalata, de alambradas, a la altura de las copas de algunos árboles y de otros frutales que me hacían sombra. Entre la tierra colorada —Paraguay es siempre tierra colorada, roja—, permanecían las traviesas de madera, semienterradas porque el trasiego de vecinos había hecho un sendero liso que mi bici agradecía. Familias con niños tomaban tereré, el mate frío y afrutado paraguayo, sentadas en taburetes. Algunas de esas familias y los pocos jóvenes que andaban por la zona vestidos con ropas anchas se quedaban mirándome. A veces me gritaban que adónde iba por allí, y yo respondía:

—¡A Encarnación!

Sonreía, alzaba la mano. Si se quedaban esperando una explicación, añadía que no tenía prisa, y entonces devolvían el saludo.

Había sabido del cierre definitivo de la línea en Ciudad de México a final de 2011, un año después del suceso. Según un portal

ferroviario argentino, el último tren a vapor del continente acababa de morir ahogado en una subida planeada del río Paraná, pero el tren se había detenido sin causar más ruido que el de unos pocos perjudicados en el lado paraguayo que habían acompañado el tren hasta el final. Era comprensible. La historia del vapor americano se cerraba en el rincón con la marca país menos valorada de toda Sudamérica, un lugar aislado en el centro de su mapa y donde los exportadores se quejaban de que, según quiénes, los confundían con Uruguay o los creían parte de Brasil. ¿Qué pasaba en Paraguay? ¿Quién sabía algo de Paraguay?

Mi viaje, otra vez, se había armado muy rápido. Avisé a Ezequiel y a algunos amigos que estaban viviendo en Asunción, y cuando recibí un dinero que esperaba en México, dejé mi habitación a otro amigo y tomé un vuelo a Paraguay. Que me plantara allí en menos de un mes no tenía por qué ser un arrebato trasnochado: en 2005, entre el encuentro del ferroclub de Buenos Aires, el encuentro con la máquina paraguaya y mi regreso habían pasado cuatro días. Paraguay y yo funcionábamos a impulsos, y estaba bien así. Esta vez, en principio, me desplazaría en autobús desde Asunción a Encarnación y pasaría unos días conociendo a los ferroviarios viejos para escuchar sus desventuras. Pero antes de volar a Paraguay, probé a meter en la mochila las alforjas de mi bicicleta. Y como cabían, metí también unas mallas, saco de dormir y mosquitera.

Mi paso por Encarnación se convirtió en dos semanas. Me instalé en una casita por medio de Ezequiel, y recorrí poco a poco la ciudad encadenando visitas. Aprendí a anunciar mi llegada con cinco palmadas espaciadas al llegar a cada casa: así es un timbre en Paraguay. En ellas, la gente del tren siempre quería hablar. Durante días escuché historias nuevas, y también historias viejas vistas con otros ojos y contadas por otras bocas. Pero la vida de aquellos hombres y mujeres no solo había sucedido en el kilómetro 0, ni en el 375, que era el pequeño puerto encarnaceno donde terminaban ambos, la vía y Paraguay. Las historias habían sucedido en el kilómetro 232, en el 91 o en el 110. Así que regresé a Asunción y empecé otra vez desde allí, esta vez con una bici y dos alforjas llenas.

Pedaleando los rieles

Que aquel tren no circulara y que su recuerdo fuera próximo daba una oportunidad única para entenderlo de otra forma. Georges Van Den Abbeele escribe que, allá por el siglo xvi, Montaigne reflexionaba sobre sus viajes mientras recorría Europa a caballo y que, inquieto por saberse a lomos suyos, llegó a plantearse prescindir de él para que su

experiencia fuera más directa. Pasar del tren a la bici y mantener el recorrido tenía algo de eso. En los pueblos me contaban que, si alguien llegaba a la estación en coche grande, solían pensar que era un empresario que venía a llevarse los rieles, los ladrillos o lo que quedara de algún puente. En ciertos tramos ya no había vía, y pedalear era quizá la única forma de viajar lento, más que el propio tren, y de permitir que las personas que lo habían vivido se abrieran a un ciclista extraño al punto de alojarlo a cambio de escuchar. Solo así descubrí que el tren ya no silbaba pero aún era funcional. Que podría haberlo sido si, al menos, alguien no hubiera permitido que el expolio continuara tras el cierre. El tren era una mina de orgullo y una buena muestra del respeto de un pueblo por su historia y por la salud emocional de sus habitantes.

El tren ya no pasaba, pero sí existía.

En Luque, por ejemplo, Ariel Castellano servía unas carnes estupendas desde la ventana de un viejo vagón que arrendaba a FEPASA. Con un toldo, unas cuerdas y un par de sillas se había armado una «lomitería» frente a la estación. En la estación misma vivía la familia de Ana González. Ana me contaba lo que agradecía que sus niñas ya no tuvieran que ir al médico a menudo por la mala calidad del aire de Asunción. A solo veinte kilómetros, sus hijas correteaban por el prado verde que eran ahora las vías y, aunque aquello no les correspondía, salían a quitar la basura de la hierba porque, como hijas de exferroviarios, el tren seguía siendo parte de su vida.

En la primera etapa del trazado las estaciones eran muchas, muy seguidas. Fuera de la mancha urbana —el Gran Asunción concentraba a 2,5 millones de paraguayos de los 6,3 totales—, el entorno estaba aún bastante poblado, y al alejarme me acercaba a la zona de balnearios lacustres de Ypacaraí, una extensión del ocio capitalino. Hasta allí seguían peregrinando familias enteras los fines de semana, y ya sin tren, el retorno por la carretera de dos carriles se convertía a veces en una resignada procesión que llenaba los diarios de los lunes con atascos de tres horas.

En los últimos kilómetros antes de llegar al lago, el viejo tren se separaba de la carretera y alcanzaba un paraje de nombre Yukyry. Desde el desvío fueron solo siete kilómetros, pero siete kilómetros de empedrado. Fuera de las grandes ciudades y las rutas principales, Paraguay seguía siendo un país sin asfaltar. Pero eso no era solo una costumbre del pasado: en ese momento estaban adoquinando el camino a Yukyry. Mucha mano de obra, piedra y una apisonadora parecían ganar en costos. La vista lo agradecía, pero aquello no era

una clásica belga ni francesa con los ciclistas surcando la campiña por caminos de cien años. Los adoquines estaban aún filosos, y llegué a Yukyry deshidratándome bajo el sol del trópico y con las muñecas hechas polvo.

Yukyry no era un pueblo, sino un bosque disperso y reseco, con las casas escondidas y ni una sola indicación. Los paisanos, para hacerlo más complicado, lo llamaban Isla Valle. La estación estaba en pie, enmohecida, y quedaba oculta entre árboles y matas. A la sombra de la marquesina, los cuatro hombres de una familia de exferroviarios, los Barría, jugaban al truco mientras de dos grandes altavoces salían canciones de folklore paraguayo. Entre naipes, los hombres tenían consigo un termo, y en el termo, vino rosado de caja mezclado con refresco barato de piña. El agua que llevaba estaba ardiendo ya a esa hora y a cada trago sentía que necesitaba más. Insistieron, llenaron un vaso de aluminio y di un trago gigante. Aquello estaba helado. Sabía a chicle, era dulcísimo, pero el sol subía y me hubiera bebido cualquier cosa.

En Areguá, cientos de familias atestaban la playa del lago a ritmo de reguetón. Venía ensimismado, aborreciendo ese sonido cada vez que me topaba con un grupo de jóvenes o un coche con las ventanillas bajadas, y desarrollando mientras tanto mi teoría musical: el ritmo que mejor le iba al pedaleo era sin duda la cumbia. A veces, el paisaje semiurbano me regalaba una de ellas. Y la cumbia me gustaba, sí, y además ahora sabía que su ritmo se ajustaba de maravilla a mis piernas y a los discos de mi bici con una buena velocidad media.

Tun-tun, tun-tun-tun..., tun-tun, tun-tun-tuuun...

Patiño era poco más que un conjunto de casas, pero los vecinos habían llevado su orgullo hasta la carretera. Aunque estaban sobre una de las vías principales, el Estado no indicaba los pueblos que la carretera atravesaba y a cambio lo hacían marcas oportunistas con sus propias vallas. Allí, los vecinos habían plantado en la orilla el tablero que anunciaba a los pasajeros del tren el nombre de su estación y los conductores no tenían que enterarse de que aquello era Patiño porque lo dijera, rojo y blanco, enorme, el anuncio de un refresco.

Llegué a Ypacaraí al atardecer. Ypacaraí da nombre al lago, pero no es un pueblo balneario como Areguá, San Bernardino u otros de la zona. Está unos kilómetros tierra adentro, y a cambio, debió de ser un núcleo ferroviario de cierta importancia, porque en el extremo de la playa de vías quedaban los restos de una placa para girar locomotoras.

Eladio Alonso vivía con su mujer y su hija en la estación, que antaño tenía incluso hotel de pasajeros. Hicieron un semicírculo de sillas entre las vías, sobre la hierba que las tapaba, justo a los pies del

andén, y circularon las historias y el tereré. Yo miraba, sobre todo, cuando la madre sorbía. Excepto por las minorías indígenas del Chaco y algunas otras migraciones europeas, encontraba lo paraguayo un mestizaje entre guaraníes y españoles, pero no hice conjeturas porque no era ningún experto en ello. Me quedé con que los rasgos de ella, su cabello crespo y su color de piel le daban un aire caribeño. Al anochecer me sirvieron un plato de carne encebollada. No me aceptaron nada a cambio y antes de dejarme acampar en su traspatio me permitieron una ducha.

Lo que habíamos convenido era que, al amanecer, nos haríamos una foto todos frente al tablero de Ypacaraí, junto a la puerta de su casa. Por eso tiempo después, cuando alguien me habló por primera vez de los afroparaguayos, busqué esa foto y la volví a mirar. En 2008, un estudio había calculado que en el momento de la independencia paraguaya la mitad de la población era negra o mulata[13]. Un año antes, en 2007, una asociación de afrodescendientes había censado extraoficialmente a 8013 de ellos en tres comunidades. De ese número, 7210 vivían en el pueblo de Emboscada, a cuarenta y dos kilómetros de Ypacaraí, donde eran un 58 por ciento de la población. Y a solo catorce kilómetros, otro núcleo donde se habían encontrado indicios era Areguá[14].

Paraguay había sufrido tres grandes sacudidas desde su independencia. La guerra de la Triple Alianza (1865-1870), la del Chaco con Bolivia (1932-1935) y la dictadura de Alfredo Stroessner (1954-1989). Entre ellas, me sorprendía la cantidad de alusiones a la guerra de la Triple Alianza, la más antigua, en toda clase de conversaciones. A mediados del siglo XIX, a diferencia de los demás países de la región, Paraguay no tenía deuda ni dependía de las potencias europeas. Aquí, gobiernos dictatoriales con políticas proteccionistas habían aprovechado un largo periodo de paz para lograr amplia igualdad social y un desarrollo agrícola e industrial que incluía fundiciones y astilleros. Por esos años, el mariscal Solano López se lanzó incluso a defender la legitimidad del Gobierno uruguayo saliente, que había sido derrocado por la fuerza. Como represalia, Argentina y Brasil, patrocinados por los intereses británicos y apoyados por el Gobierno uruguayo vencedor, se volvieron conjuntamente contra Paraguay, el único experimento viable y autosuficiente que por mucho tiempo existiera en la región.

En Paraguay, como en su entorno, también hubo esclavitud, pero muchos esclavos negros habían sido forzados a combatir en la guerra de la Triple Alianza. La desaparición de los afroargentinos también se achacaba en parte a esa misma guerra, sumada a la mortandad frente

a las pestes y, al mestizarse, al estigma social por el color de piel. Ahora, volvían a visibilizarse a base de estudios genéticos y de sus aportaciones a los ritmos del folklore. Yo veo la foto de Ypacaraí y cada vez tengo menos dudas. Pienso en la noche estrellada, en las luciérnagas suspendidas en el aire caliente o en el tereré de mano en mano, y soy yo quien regresa al tiempo previo a aquella guerra.

Con Solano López, hijo de Carlos Antonio López, el ferrocarril llegó hasta Pirayú. Lo peor fue que no llegó hasta allí él solo. No llevaba ni día y medio de viaje cuando me desvié de la carretera e intuí que su estación estaba cerca. Un hombre esperaba sentado frente a un taller donde reparaban su celular y me acerqué a preguntarle justo a él. Vi que llevaba un chaleco con el logotipo de *ABC Color*. Y resultó ser el fotógrafo que habitualmente trabajaba con Marlene Aponte, a quien debía mantener al tanto de mi viaje por si se animaban a publicar algo al respecto. Fue una coincidencia. Domiciano Pereira no me conocía, pero me tomó unas fotos y horas más tarde encontré una nota breve en línea:

«Un español llega en bici a exestación de trenes de Pirayú desde Asunción».

«Hombre —pensé—, son cincuenta kilómetros ¡y espero poder llegar más lejos!» Lo que la nota destacaba era que alguien hiciera caso a la estación de Pirayú, que estaba un poco destartalada. Conté lo poco que sabía, que era la única estación con dos torres, que aquello no debería caerse a trozos y que la bici me la había donado Kausa Central Creativa junto a su cliente Caloi. Y reenvié el enlace a casa y escribí a mi madre, que ahora no iba a quejarse de que, como decían por aquí, yo no mandaba fruta[15].

La planta de la estación estaba en pie, pero faltaba todo adorno y las paredes se desconchaban sin remedio. Llamaban la atención las dos torretas, una en cada extremo, porque habían sido levantadas mientras se oían tambores de guerra. En 1864 el tren estaba llegando allá al mismo tiempo que las tropas argentinas, brasileñas y uruguayas. Según había leído, el ferrocarril se detuvo por la guerra en Pirayú y la estación se construyó como baluarte defensivo. Como esta zona, hoy arbolada, era un enorme llano, dos torretas pudieron facilitar la vigilancia. A la espera de que la recuperasen, el paso del tiempo había convertido esa estación en monumento bélico.

Una lona tendida pedía la recuperación de la estación con fines culturales, y al frente habían construido un pequeño hemiciclo con bustos de pirayuenses ilustres. Un costado de la estación lo habitaba una familia que al menos evitaría que lo poco que quedaba se

vandalizara. FEPASA alquilaba las estaciones a familias y así, de alguna manera, vigilaba el patrimonio.

En Paraguay, a aquella guerra la llamaron la Guerra Grande. Algunas voces extranjeras hablaban del «mito paraguayo», y de la injerencia del mariscal Solano López, que provocó la pérdida de territorio al cabo de una guerra que, según se mire, no era suya. La ruina económica y demográfica paraguaya fueron absolutas, y las cicatrices perduraron mucho tiempo. Después de muchos bailes de datos, con censos incompletos y correcciones estimativas, se calcula que la población descendió de unos 420 000 o 450 000 paraguayos a menos de 150 000 o 160 000. La población masculina al final del conflicto era de uno a cuatro, consecuencia de los muertos en combate, pero también por la hambruna que sobrevino16. En Pirayú sentí que el tren traía aún noticias del frente. La estación seguía allí y él, siempre a vapor, quizá sin muchos cambios, había ido y venido hasta apenas anteayer.

Gracias a un buen número de exferroviarios, los talleres donde se reparaban máquinas se conservaban en gran medida en Sapucái, uno de los dos pueblos fundamentales de la línea, y también la antigua Villa Inglesa, donde vivían los técnicos británicos de entonces, que a su vez había sido la primera colonia del país que tuvo luz eléctrica. Sapucái generaba cierto turismo nacional, y una comisión trabajaba para lograr que el conjunto fuera inscrito en la lista de la Unesco. Pero cuando las instituciones actuaron no todo seguía a buen recaudo. Alicia Álvarez bajó del colectivo para vender frente al museo unas tacitas y unas camisetas con la locomotora 151 impresa. Se había mudado a Chile por unos años, y mientras me contaba cómo había sido su regreso, se echó a llorar. Al partir, ella misma había inventariado un buen número de reliquias y dejado indicaciones para preservarlas, pero al volver las encontró vendidas por unos pocos guaraníes.

En la estación de Ybytymí, a un kilómetro del pueblo y junto al entronque de la ruta 2, Ciriaco Delas suspiró y meneó la cabeza como si no lo pudiera creer. Unas noches antes, en medio de aquella estación con el suelo tan antiguo, un hombre afiebrado había cavado dos metros sin ser visto. Ciriaco, que llevaba gorra y una camiseta roída de la aerolínea LAPA, estaba convencido de que perforar allí siguiendo la creencia popular de la «plata yvyguy»17 había sido un despropósito.

—Le erraron, se confundieron, porque no es ahí. Yo vi la cosa, pero en ese lado. Era ahí.

E hizo un gesto para que lo siguiera, mostrándome dónde hubiera

cavado él. Seguimos la estela de boñigas que las vacas habían dejado sobre las baldosas y llegamos a la habitación contigua.

—Acá. Acá en verano yo vi un caldero luminoso.

Mientras yo tomaba una fotografía, él sacó una petaquita de licor de caña, le dio un sorbo y sonrió. Ciriaco se dedicaba a pasear su ganado desde que dejó de ser cartero en el ferrocarril. Pero el pasto, aquejado de sequía, amarilleaba frente a la estación. Además, últimamente el robo de ganado era muy frecuente y debía vigilar las «diecisiete vaca y tres buey» que aún tenía. Desde que se terminaron el comercio, las encomiendas y la carga del tren, la carne era casi la única fuente de ingresos, o de alimento, y había que andarse con ojo. Era eso o ponerse a cavar hoyos en busca de los tesoros de la guerra, legendarios y variados, popularmente conocidos como «plata yvyguy».

La fiebre por la plata yvyguy —se pronuncia parecido a «wewé»— estaba presente en todo el país y había alcanzado por igual a Ciriaco que a médicos, generales o jueces de la Suprema Corte. Su origen se remontaba a esa tragedia casi fundacional que fue la guerra de la Triple Alianza. Se contaba que, ante el avance enemigo, muchos adinerados paraguayos habían decidido enterrar sus pertenencias para preservarlas. Y claro, con el tren como principal medio de transporte, una estación podría ser buen lugar para esconderlas rápido. Solo que, como decía Ciriaco, «la plata no es para cualquiera, es para uno». Eso significaba que encontrarla era «según el alma»; que si ella no te buscaba, no la merecías. Aunque la leyenda aceptaba el uso de la tecnología.

—Para encontrar, hay que traer una máquina que tira oro.

Las bonanzas del primer Paraguay independiente habían alentado las historias —posibles, aunque cargadas de supersticiones—, que hablaban de montañas de oro o de carros de bronce enterrados. Las guerras siempre fueron momentos de grandes saqueos y dejaron leyendas similares, como la del «tesoro confederado» en Estados Unidos o la del oro de Yamashita en Filipinas, pero me sorprendía cómo un capítulo básico de la historia nacional engastaba tan bien en la «plata yvyguy».

En la soledad de aquel cruce, junto a Ciriaco, apareció otro hombre. Luis Alberto Claró, viajante e «hijo de español, de Sort», esperaba el autobús sentado en el escalón de la estación, frente a la curva de la carretera, para probar en el siguiente pueblo. Repartía por la zona octavillas con fotos de mesitas, alacenas o cualquier mueble que tuviera vidrio. El negocio era de su hermano, que a diferencia de él, dijo, sí era rico. El señor Claró también pensaba que la prosperidad más cercana era la que estaba allí enterrada.

—La cosa es saber dónde, porque plata yvyguy hay mucha —dijo —. La gente no dice las cosas porque sí. Si dicen, es porque hay algo.

Yo daba vueltas a lo de Sort. *Sort*, en catalán, significaba «suerte». Y Sort, se sabe en toda España, era un pueblito del Pirineo catalán que se había vuelto famoso a base de repartir todas las Navidades cupones de lotería premiados, en su administración La Bruixa d'Or (La Bruja de Oro). Al señor Claró le quedaba muy lejos la actualidad del pueblo del que su padre provenía, y eso él no lo sabía.

Antes de despedirnos, nos dio a cada uno un puñado de esas octavillas promocionales para que las repartiéramos. A mí, un viajero con las alforjas llenas que estaba de paso, y a un exferroviario que cuidaba de sus vacas. Nunca se sabe. La suerte, estaba claro, había que buscarla.

Al alzarse sobre la estructura de acero de Tebicuary, los restos del puente que libraba el pantanal, Dionisio Brítez dominaba los tejados de las casitas de madera del barrio Capellán Cardozo. Dionisio se dio la vuelta justo donde iniciaba el puente mientras, abajo, la lluvia formaba los primeros círculos en el agua. Abrió los brazos y comenzó a agitarlos como si hiciera señas a lo lejos. Y entonces lo reconocí.

—En el documental, yo era el que agitaba los brazos con un trapo colorado, contando lo que hizo el alemán, que paró el tren aquí mismo. El tren anterior había incendiado con sus chispas seis casas al pasar, y el alemán decidió que el próximo tren lo pararía. Y lo paró, aunque luego se lo llevaron detenido y nadie pagó para reparar aquellas casas.

Mauricio Rial, el director del documental *Tren Paraguay*, ya me había descrito esas casitas junto al río como salidas de otro mundo. Esta tarde, a mi llegada, se había levantado un vendaval de aire caliente y polvo, y en la carretera, una fila de eucaliptos altos e inclinados se agitaba como si fueran sonajeros. Luego busqué el río por un camino de tierra roja y fue cuando me topé a Dionisio. Ahora, tras contar su escena, Dionisio echaba a correr sobre las vigas y yo tenía que seguirlo. El cielo se nos caía encima.

Capellán Cardozo tenía dos puentes de acero, pero era un pueblo de madera. Había sido construido a cierta altura sobre una especie de isleta y lo cruzaban otros dos puentes con pilotes, travesaños y barandales de madera para facilitar el cruce a los camiones pesados. Las casas, todas ellas de madera, estaban pintadas de colores primarios, parecían una versión rural del barrio de La Boca y también tenían patas de madera. Me maravilló aquella manera de domar el río con recursos propios. El barrio tenía armonía y todas las casas parecían importantes por igual, pero Dionisio dejó claro que la

situación seguía siendo delicada.

—La última vez que subió, el río llegó hasta aquí —dijo, parado sobre el puente, y se llevó la mano a su cintura—. Sacamos lo que podemos y lo metemos otra vez.

Mencioné a Dionisio otro tesoro del que me había hablado Mauricio. En ese momento los caminos eran un lodazal rojo y yo ya había aceptado dormir en el palafito de los Brítez, así que me subió a su moto, pasamos sobre los tablones retorcidos y ante una enorme montaña de caña, y nos bajamos en las oficinas de la azucarera. Era la hora de salida, fin de quincena, y los empleados hacían una larga cola ante un cajero. Un guardia nos dio paso. Dentro leí «Linden vor Hannover, 1906» y «A. Borsig, Berlin-Tegel, 1910». Esos y otros tres tractores de vía se exhibían, radiantes, como juguetes grandes.

Con poesía o a garrote, pero el tren no se lo llevan

Antes de Villarrica, Hyaty eran cuatro paredes saqueadas con el techo desplomado, un pozo muy profundo entre maleza y, enfrente de lo que quedaba de estación, un cartel que decía: Compromiso cumplido. Me imaginé que el firmante se había referido al asfalto, que al menos parecía nuevo.

Villarrica, con apenas 50 000 habitantes, era la ciudad más grande del camino, sede de un obispado y de dos universidades. En la parte baja, la estación, de tamaño acorde con la importancia de la villa, la estaban dejando muy chula, pero, después de toda una vida trabajando para el tren, Herminio González, su cuidador, lamentaba que los restauradores estuvieran añadiendo unos muros posmodernos y quitando las vallas de madera punta de lanza, una singularidad de los ferrocarriles de todo el Río de la Plata. Alguien había hecho el plan desde un despacho y nunca se lo había consultado a él. Y eso que toda su familia se había mudado a Ciudad del Este, la boyante ciudad fronteriza con Brasil, y Herminio había preferido quedarse y seguir viviendo junto al tren.

Al día siguiente, casco en mano, Herminio vino a mi encuentro para que siguiéramos la charla en San Salvador, el siguiente pueblo. De allí partía el único ramal de la línea, hacia el centro maderero de Abaí, y aunque Villarrica estaba al lado, San Salvador había sido el nudo ferroviario. Partiendo el pueblo en dos, los terrenos del ferrocarril eran una explanada enorme que equivaldría a varios campos de fútbol. De hecho, tal como había sucedido en las minas mexicanas de Pachuca, el primer partido en suelo patrio se había jugado allí entre empleados locales y técnicos británicos, y ahora, entre rieles semihundidos, eran un prado lleno de ganado brahman,

los cebúes indios que abundan en Paraguay.

Allí al lado, Francisco Báez, un amigo de Herminio que había sido maquinista, se subió al bastidor de lo que quedaba de una locomotora rescatada, miró al horizonte y me recitó de memoria unos poemas que atribuyó a Jorge Stephenson, aquel inglés que había aprendido a leer a los dieciocho años y luego hizo circular algo que llamaron *railway*. Para Francisco, el padre del ferrocarril no se llamaba George, porque si fuera así, parecía querer decir, ¿cómo iban a salirle esas rimas en castellano?

San Salvador no había encajado bien el golpe. Maquinistas, foguistas, leñeros o guardas, de aquí salieron ferroviarios para nutrir toda la línea. Desde entonces había salvadoreños en Asunción y Encarnación, y el pueblo seguía estando al corriente de las noticias de ambas cabeceras. Las novedades que llegaban por tren desde Buenos Aires se habían vendido en San Salvador antes que en otros lugares. Pero, de pronto, un día de 1977 el tren no llegó más. Sin trabajo, algunos ferroviarios se mudaron con sus familias a Encarnación, donde aún quedaban empleos porque allí aún se movía algo de carga. Otros se reconvirtieron y volvieron al huerto familiar. Pero los jóvenes empezaron a entender que su vida estaba en otro lado. San Salvador se vaciaba, envejecía, y algunos lo habían dado por muerto.

Un día, años después del cierre, habían aparecido por allí unos extraños. El Estado paraguayo había decidido rematar el patrimonio y pensaba lucrarse con la venta del metal, que podía alcanzar buen precio. Los forasteros venían de una empresa argentina y traían autorización. Venían a por «fierro viejo».

—¡Iban a llevarlo todo! —me diría Luis Cabrera, salvadoreño encarnaceno—. ¿Viste el tanque negro que está ahí? Eso se lo querían llevar. Y se le atajó.

En un pueblo donde abuelos, padres e hijos heredaban el empleo, Luis y sus hermanos no se habían dedicado al tren. Su padre les dijo que fueran lo que quisieran menos ferroviarios, que era demasiado peligroso. Sin embargo, cuando aquellos extraños aparecieron, el pueblo entero se plantó junto a aquella locomotora.

—Hacíamos olla popular, estábamos en guardia todo el día. Aguantamos durante dos meses hasta que la policía vino a cargarnos una noche. Hubo bombas, balines, pero se aguantó. Y cuando el ministro de Transportes y Comunicaciones apareció en la compañía, se le esperó empuñando los garrotes y algún rifle. ¡Lo sacamos!

En San Salvador vi máquinas y vagones, tornos, aguadas o cambios de vía, todo lo que el ministro no pudo vender, pero no pude esperar hasta el 31 de marzo para la Fiesta de la Locomotora.

Severiano González, el vigilante a cargo de lo que quedaba, se había mudado a la estación con su familia, un perro y, tal vez, la puerca que engordaba a un costado en un redil de madera punta de lanza. Al anochecer, me compartieron chicharrón y cocido, un menú sencillo, junto a otro refresco dulcísimo. Severiano y su señora incluso me apañaron un estudio en el andén, y bajo un foquito conectado a un cable, pude escribir un rato. En todas las aldeas de la vía, el hotel de pasajeros se había esfumado a la vez que el tren y rara vez quedaba un hostal o algún cuartucho. Sin embargo, con todos los años que llevaba en el continente, dudaba si alguna vez me habían consentido como en aquellos pueblos. No supe si eran en general los paraguayos, la gente del campo o la del tren. Pero la gente del tren siempre estaba dispuesta para hablar del tren. Me hospedaban, me daban de comer y luego me indicaban a quién buscar en cada sitio, qué parajes no me tenía que perder por nada. La gente del tren nunca preguntó por qué quise seguir la vieja vía hasta Encarnación en bicicleta. Ellos lo sabían.

Ese mismo día, a mil kilómetros de allí, sucedió algo muy triste. En la estación terminal del barrio de Once, en el corazón de Buenos Aires, un tren suburbano repleto de estudiantes y trabajadores no logró frenar y se estampó a cuarenta kilómetros por hora contra el tope de la vía. El pequeño televisor de Severiano mostraba imágenes del rescate y toda su familia, menos la menor de sus hijas, miraba en silencio la pantalla. Ese día se habló de medio centenar de muertos y medio millar de heridos, pero el recuento fue subiendo en cada estación por la que yo pasaba. La noticia iba de boca en boca, de pueblo a pueblo, porque entre los fallecidos había siete paraguayos. El accidente tocó de cerca a muchas familias de un país que por tradición migraba al sur por esa vía. Los buenos tiempos del tren también habían pasado en Argentina y las vías y el parque móvil eran viejos. La alternativa a más cierres de líneas eran trenes inseguros.

Cada cierto tiempo, bajo el foquito, me distraía un ruido seco. Los escarabajos voladores, atraídos por la luz, chocaban, caían violentamente contra el suelo y quedaban panza arriba. Entonces, con mucha parsimonia, aparecían unos sapos aún mucho más grandes y, si los escarabajos no lograban darse vuelta a tiempo, los borraban en un visto y no visto con sus lenguas implacables.

En Iturbe, igual que en el pueblo de Caballero, estaban en paz con su entorno. Sus estaciones-biblioteca, un destino natural para preservar el patrimonio, estaban bien mantenidas, y las defendían paisanas con mucha más convicción que los políticos del momento. En Ybytymí, al menos, alguien había pintado los muros de marrón y crema, quizá los colores originales. En otras, como perros que

marcaban las esquinas, varios candidatos hacían gala del civismo que prometían pintarrajeando muros y estaciones con su nombre y su partido. Aquella necesidad de infestar de ego el paisaje a toda costa parecía saltarse olímpicamente cualquier noción de lo que debería ser una campaña. No les importaba que se tratara del patrimonio ferroviario nacional, ni que las elecciones presidenciales fueran a celebrarse ¡en catorce meses!

Marlene Meireles, en Caballero, y Reina Gallinar, en Iturbe, no tenían más militancia que sus pueblos. En la misma estación de Iturbe, un pueblo azucarero con pocos medios y mucha voluntad, Reina custodiaba a la vez un pequeño museo etnográfico. Una de las piezas era un aparato anguloso, viejo y feo, de marca Motorola. A su lado, un letrerito decía: Primer celular que llegó a Iturbe. Reina pensaba en pasado y en futuro. Y siendo ella misma poetisa, recordó las tardes que había pasado sentada sobre un muro con Augusto Roa Bastos. Roa Bastos, la pluma más grande que diera Paraguay, había crecido allí, el pueblo donde se empleó su padre.

Antes de decir adiós a Reina, tres chicas impecables entraron a dejar unos folletos de *trekking*. Eran de la oficina de turismo de la capital de su departamento. Los folletos proponían recorridos a pie por lomas muy modestas, locales pero aún lejanas, y Reina explicó que Iturbe se había quedado fuera de esos itinerarios porque todavía no tenían hoteles ni carretera con asfalto, aunque los dos estaban planeados. Reina les explicó a ellas mi recorrido, y yo me limité a decir que, con lo histórico que era, su estado era una pena. Allí, junto a las funcionarias, debía de hacer un buen cuadro con mis mallas chorreando y lleno de salpicones. En ese momento, Reina sacó el libro de visitas y me obligó a firmar en él.

Reina y su museo fueron una feliz ilusión, una entrada engañosa en territorio inhóspito, en el Paraguay profundo. A partir de Iturbe, el camino atravesaba un vasto llano amarillento bajo nubarrones con todas las tonalidades grises. Todo lo que se erguía en el horizonte eran algunos grupos de árboles oscuros y lejanos. Pedaleaba a merced del cielo. A lo lejos vi una de esas larguísimas torres metálicas de telefonía, pero mi bici no la alcanzaba nunca.

En Maciel, una anciana reposaba bajo el cobertizo de la estación: ropa tendida, algunas plantas, flores que habían crecido dentro de latas de conserva viejas. Escuché aquella voz apocada por la edad, incluso a veces comprendía lo que me decía, pero de pronto, en mitad de las frases, su relato saltaba al guaraní y yo perdía el rumbo. Maciel había servido como estación de Caazapá, la capital del departamento, que quedaba a doce kilómetros. Era un pueblo viejo con casonas

elegantes y no encontré una sola fonda ni un puesto donde comer. A falta de otra cosa, en la tienda de ramos generales compré galletas saladas y un paté de vaca al que llaman picadillo. No vería otro pueblo antes del anochecer.

Santa Luisa no era un pueblo, o de él no quedaba nada. Allí mismo debía haber estado esa estación, pero no había ni dos piedras seguidas. Del camino principal solo salían unas rodadas que indicaban «A Caracaraí». Los nombres guaraníes seguían usándose muchas veces con independencia de lo que dijeran los mapas. Y Santa Luisa y Caracaraí resultaron ser lo mismo. Pero tampoco se veía el desnivel que suele permitir adivinar las vías. Era tan mínimo que, cuando pude preguntar dónde había estado la estación, una señora me dijo que me la había pasado de largo.

—No queda nada ahí, nomás un paraíso.

Hay cosas, palabras, que pueden ahondar en una ausencia, como la visión de un paraíso, el árbol que sobrevivió a su estación.

A cien metros de allí había una caseta y una cerca con ganado. Me acerqué y di seis o siete palmas, que en esta tierra silenciosa son el condicional de cortesía. Víctor Mechado ocupaba la antigua casa de su abuela, que servía de hospedaje a los viajeros y ahora usaba de base para atender la plantación vecina de eucaliptos, varias hileras que se perdían en la distancia, mientras sus dueños, unos exportadores alemanes, estaban fuera del país. Víctor me llevó al paraíso, sí, pero allí solo encontré un tirafondo herrumbroso, tres bases de hormigón y, serrados como tocones, tres postes que sostuvieron el tablero que decía Santa Luisa.

La estación Moisés Bertoni también había cambiado de nombre, antes el pueblo se llamaba Sosa, pero tres vecinos sentados junto a una tiendita no sabían por qué. Entonces uno de ellos dijo que Bertoni «era suizo», sacó una enciclopedia y la abrió mientras sus amigos le miraban raro y mi rueda se desinflaba sin que yo me diera cuenta. Bertoni había sido un biólogo suizo muy querido en el país. Anarquista, padre de trece hijos, se instaló en una colonia que llamó Guillermo Tell y dispuso toda su ciencia para el estudio de la selva. No logré saber qué lo ligaba a Sosa, pero tras varios kilómetros de llanura y pocos árboles, a veces eucaliptos, Bertoni tenía algunas manchas de bosque autóctono.

El hilito de alambre que atravesaba mi cubierta debía de ser un despojo de rueda de camión. Mi primer pinchazo era delantero, llegaba pasado el ecuador del viaje, pero demoró mi marcha a Yegros, donde tenía pensado dormir. Los nubarrones que tenía al frente ya habían descargado. El sol se filtró desde el horizonte, incendió el

verde de los árboles mojados y el ocre de los prados y volvió rojo el lodo que embadurnaba mi bici, que ya me subía por las piernas y parecía reclamarme para sí. Eché el pie a tierra un par de veces. Improvisé unas salpicaderas rasgando una franja de la esterilla de dormir, haciéndole agujeritos y pasando dos bridas de plástico de esas que siempre hay que llevar, y en la cuneta logré algo de agarre para poder avanzar al menos. Los pocos vehículos que me cruzaba iban tan lentos como yo, parecían haber salido tras la tormenta como caracoles, y un camión me escoltó hasta la ciudad con sus luces ya encendidas. Sentí alivio al pasar bajo el arco que anunciaba Yegros, una comunidad aislada en pleno campo que se presentaba a sí misma como «cosmopolita e industrial».

En 1881, de igual forma que otros países latinoamericanos, Paraguay había aprobado una ley de inmigración muy permisiva que buscaba mano de obra para el campo, y a través de las embajadas europeas comenzó a ofrecer tierras a colonos. El tren hizo que aquellos colonos llegaran a Yegros y no a Caazapá, la capital departamental donde hasta ahora tampoco había llegado ni el asfalto. Los primeros en instalarse, dijo don Kaiser, habían sido franceses, aunque se ve que eran franceses de ciudad.

—¡Sembraban mandioca al revés! ¡No sabían que de la mandioca hay que sembrar la rama!

Lo de los neorrurales no es solo cosa de estos días. Aquellos acabaron yéndose a Asunción, a Buenos Aires o volviendo a Francia, pero también hubo suizos, austriacos, alemanes.

Por la mañana había pasado la ferretería Stollmaier, unos kilómetros ya después de Yegros, y en un claro de bosque había encontrado el epitafio de Rudolf Kaiser, que terminaba así: «... *Schwarzwald Wie Schön Bist Du*»[18]. El abuelo materno de don Kaiser había sido uno de los primeros alemanes en llegar, hacia 1870, mientras su padre había sido uno de los últimos, en 1932. Por aquel entonces se pasaba hambre en Alemania y el abuelo animó al hijo a migrar. El hijo encontró esposa en la colectividad alemana y así es como don Kaiser ya nació Rodolfo Kaiser.

—En Yegros hubo trece nacionalidades —dijo, sentado frente a su casa, a unos metros del camino—. Italianos, españoles, polacos, ingleses, brasileños... y hasta turcos e irlandeses. La colonia Cosme, ¿escuchaste?

Don Kaiser trazó un círculo en la tierra con un dedo y luego le añadió las calles, que partían de él como si fueran rayos y le daban forma de sol. La colonia Cosme, una de muchas utopías socialistas, la había fundado en 1893 un australiano a kilómetros de la vía. Según él,

antaño, pianistas y otros músicos llegaban en tren a dar conciertos, porque en la zona había habido aristocracia.

—Yegros tuvo la primera usina eléctrica fuera de Asunción. Aserraderos, destilerías, trapiches... Las colonias más próximas a la vía chacinaban, cultivaban, mandaban sus productos a Asunción. Esas fueron las colonias prósperas. El tren dio el progreso a esta zona. Pero los irlandeses, cuando llegaron, fueron engañados por su propia gente.

William Lane, el impulsor de la colonia Cosme que proclamaba igualdad entre hombres y mujeres, no toleraba el mestizaje. Eran esos tiempos en que el humanismo solo funcionaba para Europa. Tampoco ellos estaban junto a la vía, y los caminos de tierra eran —y son— duros. La colonia fracasó y el mismo Lane se fue por donde había venido.

Don Kaiser era viudo, y como los niños de la escuela rural República Alemana, que hablaban alemán, español y guaraní, vivía con la cabeza un poco aquí, un poco allá. En la loma vecina vivía Walter Dietrich, un amigo suizo. Las dos hijas de don Kaiser habían migrado a Stuttgart y él compartía lote con otra familia con la que hablaba en español. Pero en el lote había algo peculiar. Una vez, sus hijas le habían pagado un pasaje y así conoció Alemania. Lo llevaron al museo de Mercedes-Benz, y allí sintió algo raro. Por eso aquella belleza blanca, impecable y con matrícula paraguaya reposaba bajo un viejo árbol de mango aunque estuviera a muchos kilómetros del asfalto más cercano.

Los puentes

En un momento, aquella pista que dividía enormes lotes de selva no fue suficiente para continuar. Había perdido la vía y terminé siguiendo unas rodadas que garabateaban una zona boscosa y solitaria. Buscaba llegar al puente abandonado que llamaban Fierro Punta, perdido en la exuberancia. El camino descendió ligeramente, rebasó unos juncos y me dejó en una orilla arenosa.

Era el río Pirapó. Y en lo alto, sobre mí, había mucho acero, traviesas de madera y entre ellas, demasiado cielo.

En Yegros, la noche previa, Julio Delgado y su unidad me habían cedido un camastro en la comisaría. Según él, quizá podría atravesar el puente, pero esas vigas de acero tenían solo dos palmos de ancho, y por cada traviesa había tres partes de cielo. Era una temeridad. La alternativa, treinta kilómetros más.

Aún sopesaba la locura cuando, en la otra orilla, aparecieron dos adolescentes en una moto de *cross*. Se bajaron, y uno de ellos se quitó las zapatillas y empezó a cruzar el río a pie con un tubo de escape en

la mano. Yo miraba atónito cuando otro chico en moto apareció en mi orilla, recogió el tubo y se esfumó en el bosque. ¿Qué era aquello? ¿Estraperlo? ¿O aquel puente, de nuevo, aún era necesario aunque ya no hubiera tren? Sabía que el caudal del río Pirapó tenía mínimos históricos, pero el río iba tan, tan bajo que Felipe Ansuátegui no se había mojado ni las bermudas.

—Arriba hay durmientes rotos y te podés caer —dijo—. Por ahí no se puede pasar en bici.

Era muy cierto. Entre él y su amigo Adolfo Chávez la alzaron a pulso, yo cargué las alforjas y, a la sombra del puente, cruzamos descalzos sobre un lecho de arena blanda en el que los pies se hundían. Unos peces minúsculos mordían con insistencia mis tobillos y mis pies. Los pellizcos eran leves y la arena misma daba un masaje espléndido a mis pies recalentados. Aquel paraje había quedado tan virgen, era tan agradable y hacía tanto calor, que cuando los chicos se fueron me tiré al río con la ropa puesta.

La estación de Yuty quedaba justo al otro lado, pero a nueve kilómetros del pueblo. El andén estaba invadido por la misma alfombra verde y solamente se reconocía su bordillo por el lado de la vía. Se adivinaba un muelle de carga y la copa de un gran árbol abrazaba el tablero de Yuty. Al edificio, todo ladrillo rojo, le faltaban puertas y ventanas, los oportunistas se habían llevado partes de los muros y por sus huecos asomaban, impávidos, los caballos y las vacas que pastaban fuera. Clavado en un muro había un cartelito hecho a mano, un pequeño aporte que llevaba la contraria a la inercia general. Allí decía: cuidemos lo nuestro.

Entre la estación y el pueblo se abrió la caja de los truenos. Remonté una leve loma entre regueros de agua roja y llegué hecho una sopa a Yuty. Era un pueblo grande y me acerqué a su terminal de ómnibus para averiguar sobre el estado del camino. Para entonces, las calles inclinadas ya eran ríos. Un servicio acababa de llegar desde Asunción y, en teoría, debería regresar.

—Hoy no puede seguir —me dijo el chófer—. El colectivo siempre sale, pero cuando hay lodo se queda en el pueblo anterior. Y hasta Artigas, excepto en un tramo, todavía no hay asfalto.

En Yuty había dos alojamientos: uno muy barato y otro muy, pero que muy barato. Estaban frente a frente, y me gustó más el segundo. Mientras la hija del matrimonio me arreglaba una de las cabañas, conversé a cubierto, en una cocina humilde, con una niña y con su abuela.

—Mi *bisibuela* llegó de España en barco en el año setenta —dijo la anciana.

Desempolvando un castellano con posos de guaraní, aquella señora empezó a contarme de la guerra del setenta. Luego habló del último presidente, que se había «comido» todo el tren, pero volvió a la guerra del setenta. Habló de cuando aún había tren y a la estación se iba por el camino de tierra a caballo. Fierro Punta, supe, lo habían instalado en 1909, y el tren había llegado a Yuty poco antes de eso. Desde entonces había pasado un siglo y el autobús de Asunción aún llegaba entre charcos mientras yo había cruzado el río a pie y llegado hasta Yuty por el camino de tierra, por el de los caballos. El setenta, el año de la llegada en barco y la guerra, era 1870.

La cabaña estaba al otro lado de un jardín y era muy húmeda. Tenía dos catres viejos de madera, suelo de cemento enrojecido por la tierra y algunas goteras, pero lo que me extrañó fue un ruidito que llegaba entre la lluvia. Me arrodillé, miré bajo la cama y vi algo negro. Eso negro se movió y luego repitió el ruidito. Primero vi el brillo de un ojo. Después, una gallina y dos polluelos. Decidí avisar a la hija de que mi cuarto ya estaba ocupado. Ella rio. Cuando trató de sacarlos, todos comenzaron a corretear por el jardín. Mi ayuda fue un fracaso. La hija sola, con una mano, atrapó a la madre, y tras un par de círculos corriendo detrás de los pollos enganchó a ambos con la otra.

Abrió la puerta del cuarto de al lado, los metió y cerró de golpe.

—Ya está —dijo.

Yo estaba muerto del pedaleo. Solo oí la lluvia, sentí un par de goterones fríos y luego amaneció.

Salitre Cue, otro puente de acero, fue el segundo punto crítico de la línea. Esta vez el puente salvaba el río Tebicuary, o más bien lo había salvado, en una de las zonas más remotas. Tras dejar la aldea de Santa Rosa, la vía ganaba un poco de peralte y viraba entre los campos hacia una arboleda frondosa que anunciaba el cauce, pero, al llegar, faltaba el primer tramo de acero sobre el río. Entonces tuve un *dèja-vu*, y en mitad de aquel prado inhóspito oí el zumbido agudo de una Kenton. Aldo López, su piloto, había trabajado en España y regresado a Santa Rosa por nostalgia.

Aldo se bajó, se echó mi bici a la espalda y me pidió que lo siguiera. Desde que no pasaba el tren, dijo, en Santa Rosa no había siquiera un mercado local en el que intercambiar productos. Los caminos no aseguraban que el género llegara a Yuty o a Leandro Oviedo. Vivían de sus vacas y de sus cultivos. Aldo repitió lo que acababa de decirme, con paciencia, como si yo no hubiera entendido el castellano.

—Comemos de lo nuestro. Ya te dije: se fue el tren y se llevó el progreso.

Durante unos minutos, apartamos con las manos juncos más altos que nosotros, pero luego emergimos en la orilla. Este río sí cubría, así que Aldo bajó mi bici, dejó sus zapatillas y su móvil sobre la arena, caminó hacia el río con ropa y gorra puestas y se lanzó al Tebicuary. Al otro lado, a unos veinte metros, había un pequeño bote, y Aldo salió a su lado y se esfumó barranca arriba chorreando agua. Cinco minutos después volvió junto al «pasero». Celso, el pasero, era sordomudo. Vivía con su madre y sus hermanos, varios de ellos sordomudos, en la vieja estación de Salitre Cue, un pueblo al que solo le quedaba un rellano, la copa de otro árbol que daba sombra y un viejo almacén —«Fernando Pozzo, acopiadora de frutos y cueros»—. Para llegar allí, Celso, nuestro Caronte, agitó los remos y todo lo que se oyó fue su sonido contra el agua.

El Paraná, la madre de todos los ríos

Como otros grandes ríos americanos, el Paraná no tiene parangón en Europa Occidental. Estos grandes ríos definen tanto la vida de las ciudades ribereñas que, en la orilla de cauces de uno, dos o tres kilómetros de ancho, sus habitantes llenan las playas fluviales con sus palas o sus mates y «hacen río». Respecto al Paraná, baste decir que todo el mapa paraguayo queda dentro de esa cuenca. Y así como toda gota de lluvia, si no se evapora, bajará el Paraná hasta el Río de la Plata, muchísimos paraguayos, sobre todo del sureste, tomaron el tren y atravesaron Misiones, Corrientes y Entre Ríos para prosperar en la capital argentina o en su conurbano. Llegar a General Artigas fue como dejar atrás una subcuenca. A partir de ahí, el Paraná siempre estuvo muy presente.

—Hace dos horas que enterraron a la última víctima del accidente de Buenos Aires —escuché en General Artigas.

En las afueras, saliendo ya hacia el sur, un busto negro, casi femenino, descansaba sobre un pequeño zócalo. Era un busto sencillo, nada de bronce, tan hecho de barro que le habían arrancado la nariz. Tenía la expresión a medias de una virgen románica, los ojos cerrados como en oración o duelo, pero también pelo largo y suelto y una corona de flores pintada de blanco y amarillo.

«De esta comarca *florido rincón* yo era el monarca / mi nombre Cangó.»

Cangó, aquel cacique guaraní, había dado nombre al pueblo hasta 1942. Lo que pasó a partir de ese año me lo había resumido Alfredo Giménez, un artiguense que venía de Asunción, mientras comíamos empanadas en el local de su familia.

—El hospital, la iglesia, la municipalidad y la escuela normal de

Artigas los construyeron los uruguayos.

En 1942, un cura uruguayo que servía en Yuty propuso que el pueblo de Cangó fuera renombrado en honor a José Gervasio Artigas, el prócer que, durante el Virreinato del Río de la Plata, se enfrentó al poder de Buenos Aires por un modelo federal. Artigas, hoy padre de la patria en Uruguay, vivió exiliado treinta años en suelo paraguayo. Ahora, el pueblo tenía un Artigas de bronce en la plaza principal y, en las afueras, un Cangó de barro y sin nariz.

Poco después, en Isla Alta, lo que más lamentaban Félix y Bernardo Martínez no era que el tren no llegara hasta allá, sino que ya no hubiera vías. Los lunes, miércoles y viernes, el colectivo pasaba por el entronque de la ruta 8, a diez kilómetros de allí. Si no llovía, el Boquerón, que así se llamaba la empresa, se adentraba en aquel vergel de guayabos, morangos, flores de coco[19] y naranjos silvestres y recogía a quienes bajaran a Coronel Bogado, a otros quince kilómetros de su pueblo. Al día siguiente era lunes, y como, de momento, no había mucho lodo en el camino, Bernardo podría acompañar a su madre al hospital.

—En 2002 quitaron las vías —dijo—. El Gobierno las vendió a un argentino que se las llevaba a Chile. Hacían falta las vías. Hacen falta ahora.

Félix, al ver que yo no ataba cabos, me dio detalles.

—Yo era cuadrillero de vía. Teníamos una zorra manual. Y si alguien se ponía enfermo en la noche, lo traían aquí, nos turnábamos y lo llevábamos por la vía, empujando, hasta Coronel Bogado.

Desde Coronel Bogado faltaban los últimos setenta kilómetros de vía hasta llegar a Encarnación, los que se zampó el curso alto del río Paraná, ya siempre enfrente de Argentina. En Carmen del Paraná, como parte de las compensaciones, la Entidad Binacional Yacyretá, la hidroeléctrica que subió el nivel del río y sepultó el ferrocarril, había rescatado una estación entera al llevársela ladrillo por ladrillo a una loma seca. Pero cerca, Sofía Kravchuk de Opiela, exmolinera a su pesar, se lamentaba en nombre de muchos en un castellano que aún resonaba a la lejana Ucrania.

—Se indemnizó todo, y se terminó todo.

—¿Sí les pagaron, entonces?

—Les pagaron. Pero ¿qué te conviene, teniendo un molino bien puesto, que de un día para otro te den plata? No recuperás nada. La plata, nomás. Pero ¿y el molino, dónde está? No podés poner, porque ya está muy lleno ahí. Allí había una fábrica de embutido, un montón de personales trabajando, y terminó. Yacyretá nos hundió y terminó como dicen aquí: a lo chaco.

La construcción de Yacyretá, aguas abajo, había sido un sinvivir desde que la pactaran cuarenta años atrás el presidente argentino Carlos Menem y el dictador Alfredo Stroessner. La EBY, salvadora y demonio, era ya una de las empresas más rentables de un país esencialmente rural. Junto a Itaipú, la otra megapresa binacional que Paraguay compartía río arriba con Brasil, había ido sustituyendo en muchas zonas la inversión directa de un Gobierno cuyo gasto se iba sobre todo en salarios.

Ahora, el agua llegaba hasta Carmen, que tenía una playa nueva. Rubén y Gabriel, dos amigos de unos diez años, jugaban entre los botes amarrados, pero tenían poco tiempo yendo allá.

—Me gustaba más antes —me dijo Rubén—. Había casas, campos, de todo. El río estaba a tres kilómetros, pero iba con mi papá con la canoa y nos tirábamos igual.

En Itaipú, el Paraná se había tragado para siempre los saltos de Guairá, unas cataratas poco más pequeñas que las de Iguazú, y también un buen puñado de millones entre la dirección corrupta. Yacyretá había sumergido los saltos de Apipé, cientos de hectáreas de campos y barrios campesinos, además de setenta kilómetros de vía que hirieron de muerte un tren poco o nada lucrativo. A cambio, las presas fueron de tal calado que, en capacidad, solamente les ganó la china de las Tres Gargantas. La electricidad generada entre ambas podía superar ya la demanda nacional, y sin embargo, Paraguay seguía teniendo carencias energéticas por una red eléctrica obsoleta. Así que el Gobierno vendía a sus vecinos socios el excedente que le correspondía y empleaba parte del dinero en, por ejemplo, dotar de pozos artesianos a poblados apartados o revitalizar las márgenes del río. Unas veces contentaba a los afectados y otras veces no.

—Dicen que van a abrir un hoyo allá en el lado de Argentina —me confesó Rubén—. Es para que el agua se retire y se pueda construir de nuevo.

Donde antes había estado Caraguatá, una empresa arrocera y de alimento ganadero estaba asfaltando los siete kilómetros que había desde su embarcadero privado hasta la ruta 1. Caraguatá había sido un apartadero, el penúltimo alto antes de Encarnación, pero ya no había mucho por lo que insistir al vigilante. El asfalto llegaría antes a la empresa que a Yuty y a Caazapá, la capital de su propio departamento, 50 000 habitantes entre ambas que cuando lloviera seguirían en el lodo.

Faltaban cinco kilómetros para Encarnación y en el entronque a San Juan del Paraná, justo al caer el sol, sentí en todo mi cuerpo la dureza de la llanta. Logré llegar hasta una casa que resultó ser

también tienda. Compré líquido y galletas, lo primero que encontré, y me senté exhausto en la hierba junto a la rueda desinflada. Esta vez era la trasera, la que aguantaba todo el peso. Tan cerca del final me parecía mala suerte, pero habría sido insólito terminar el viaje sin haber pinchado la de atrás.

—Ahí mismo hay una gomería para bicis. Podemos llevar la rueda en moto y te la arreglan rápido.

Algunas veces, como cuando conocí a Ángel Ibarra, sentía algo parecido a que alguien me esperaba. Él vivía justo al lado. Saludé en la casa, saqué la goma mientras oía la historia de los Ibarra-Rojas y, rueda en mano, me subí a la Kenton de su quinto hijo.

Ángel pilotaba y hablaba alto para que le oyera. Unos años antes, aún adolescente, se había ido a Buenos Aires, al barrio de Liniers, para trabajar serigrafiando camisetas. De vigilante de seguridad, de bombero, del club porteño Vélez Sarsfield... serigrafiaba lo que fuera. Lo que más le pedían era el logotipo de Puma. Y también de Adidas, pero había un problema: si les pillaban con un estampado de Adidas que no fuera original, los agarraban.

—Puma controla mucho menos. ¡Esta remera que llevo la hice yo!

Puse una goma que aún tenía sin usar, y la que traía pinchada también quedó lista enseguida. Estábamos muy cerca de donde había estado la estación de San Juan. Allí tampoco había nada, pero la moto de Ángel dobló a la derecha al llegar al cementerio y enseguida se detuvo, porque el Paraná empezaba a media calle. Más allá solo se veían los edificios y las lucecillas de Posadas, Argentina.

—Los del censo no investigan mucho y pagan bien —dijo Ángel, y señaló una casa que quedaba en el límite.

A esa casa, el agua ya le había rebasado la vallita del jardín. Las que había una cuadra más atrás se hallaban abandonadas, pero la picaresca estaba a la orden del día. Los propietarios mandaban familiares a vivir allá un rato, hasta que la EBY llegara para hacer el censo. Lo hacían incluso funcionarios de la EBY. Cobrarían indemnización, y quizás hasta les daban otra casa.

De regreso, mientras aceleraba su moto, Ángel miró hacia el cementerio y luego gritó al aire para que pudiera oírle.

—¡Acá ya no entierran más a nadie!

—¿Ya está lleno, o qué?

—¡No! ¡Cavás y sale agua!

Encarnación, la última ciudad del vapor americano

Entré en Encarnación de noche, once días después de haber salido. Lo que en 2005 eran terrenos del tren sin agua a la vista, hoy era la

Costanera, un litoral iluminado con cientos de familias paseando ahora que no pegaba el sol. Se acercaba el carnaval y allí estaba el Sambódromo. La ciudad había recuperado tal espacio, estaban tan contentos, que le habían puesto Encarnayork.

Pero ese espacio que ya no existía se había llevado un pedazo importante de la historia encarnacena. Encarnación no había sido la primera ciudad con tren del continente —tampoco Asunción—, pero sí la última ciudad con trenes a vapor. Se rumoreaba que grupos de inversores asiáticos trazarían una nueva línea para dar salida a la soja paraguaya. Esa línea pasaría mucho más al norte, donde están las plantaciones y un hipotético enlace con Brasil, con lo que, sobre el papel, la ciudad perdería todo vestigio de su tradición ferroviaria. Un grupo de entusiastas había rescatado un par de fierros y ladrillos, y el resto quedaba en álbumes, roperos, memorias repartidas en algunas casas de la ciudad.

En 2005, mi primera vez allí, el Paraná y las excavadoras no se habían tragado todavía la estación. Aquel edificio alargado y de ladrillo rojo, también con aire inglés, llevaba más de una década sin servicio de pasajeros, pero de sus ventanas aún colgaba ropa, seguramente de alguna familia de ferroviarios. El patio de vías lo había invadido un verdor casi radiactivo. Por allí apareció un operario y, al vernos a Ezequiel y a mí, nos propuso acompañarle. En una vía muerta, varios empleados trabajaban junto a la locomotora 104. Algunos lanzaban maderos, otros los agarraban al vuelo sobre el ténder y los amontonaban. El resto operaban válvulas, metían leña a la caldera y le hacían bullir las tripas. Tras una bocanada de humo denso y el silbido pertinente, desperezaron la locomotora y, retrocediendo unos metros, la incorporaron a la vía principal. La 104 enderezó el rumbo y llegó hasta el andén, pero iba tan despacio que uno de esos hombres nos hizo un gesto con la mano, y los dos trepamos sin problema por la escalinata.

A bordo, la banda sonora era un chirrido infernal. Me encontré en el habitáculo, en medio de cuatro operarios y con un calor de mil demonios, pero dispuesto a ensuciarme los pantalones para disparar un puñado de negativos cada vez que la portezuela del fogón se abriera. De vez en cuando, un tronco volaba adentro por aquella rendija por la que se colaba el tiempo. En el habitáculo, la lámina de acero que lo nivelaba con el ténder amenazaba con segar algunos pies. Por fuera, sobre el parachoques delantero, otros empleados hacían equilibrios pese al tambaleo mientras las vacas salían de la vía sin ninguna prisa. Parecía que aquel cacharro fuera a desvencijarse por completo para aplastarnos entre troncos, incandescencia y hierro.

Fueron doscientos metros, un par de minutos, el tren más lento y más corto y el que más lejos me llevó nunca en el tiempo.

Esta vez aproveché que tenía bici y, por la mañana, seguí hasta el barrio de Pacú Cua. Era el kilómetro 375, el último confín de Paraguay, y allí no se movía nada. El sol del mediodía lo inundaba todo en las vías de la antigua terminal fluvial. Inertes, me encontré a la locomotora 101 (a la que ellos llamaban Carlitos), la 59 (El Coqueto), la 60 (El Inglés) y también la 104 (Carlitos II). Habían pasado años y, sin embargo, el calor que salía de la 101 no mentía. Cuando subí, los estribos abrasaban y la cabina era una sauna. En la caldera, que estaba abierta, aún brillaban unas ascuas.

—Para el mes próximo van a volver a cruzar trenes —dijo Segundo Spíndola a bordo de la 101.

Era algo insólito. Algunos de los hombres que había conocido en 2005 seguían haciendo el boca a boca a cuatro máquinas centenarias para extender la agonizante historia del vapor americano.

—Tenemos que estar preparados. Hoy prendimos la locomotora para mover los vagones y para reparar la vía. ¿No escuchaste el silbato?

Repetían aquello una vez al mes, y yo había llegado unos minutos tarde. Como siempre, aún quedaban las personas, y ante mí, Segundo Spíndola, con toda probabilidad el último maquinista del vapor americano.

Y también Marcelo Ameri. Amigo de Ezequiel, él tenía especial interés en presentármelo. Marcelo era un periodista chaqueño —del Chaco argentino— afincado en Paraguay. En 1997, enviado por el diario paraguayo *La Razón*, se había subido sin saberlo al último tren de carga que completó el recorrido de Asunción a Encarnación. Recordaba un calor de mil demonios a bordo de la máquina, y que en un momento el tren pasó por una estación intermedia a poca velocidad. El pasaleña saltó a tierra, se perdió dentro de un almacén cercano y regresó corriendo a la locomotora.

—¡Traía una bocha de chorizos en la mano y los metió arriba de la caldera! —contaba Marcelo—. Y cuando el tren recuperó la marcha, abrió unas cajitas de vino.

Cuando Segundo Spíndola señaló el silbato, allá junto a la válvula de escape, le hice la pregunta que llevaba guardando dos semanas. Levantó el domo sobre la caldera y señaló adentro.

—Acá era el asado. Entran seis, siete kilos. Carne, choricito... Si está sucio, se limpia bien. ¡Ahí encima le ponés el asado y cocina a vapor ya!

Quizá no hacía falta ser argentino para ver patria en un asado,

pero Marcelo Ameri, que además lo era, no olvidaba aún el pan francés con mayonesa y con vinito que se zamparon ese día a bordo. Para entender lo excepcional de aquello me bastaba ver que veinticinco años después su asombro continuaba intacto.

«Yo no encuentro todavía lo que comí ahí, ahí no hay carne fea», me había dicho a esas alturas don Cabral, Francisco. «Si no tienes tiempo de hacer una parrilla, él andando se cocina», contaba Eladio Martínez, que me prometía que la carne que acababa de perderme en las brasas de la 101 no iba a ser la última. «¡Era cualquier pedacito! ¡Carne fea, y sale rico! —decía don Aquino, que luego entró en detalle —. Ahí no hay viento. Y sale mejor si la locomotora está parada.»

A dos cuadras de la Costanera, en su casa, don Velázquez recordaba que, entre Yegros y Sosa, el tren había matado una vez un cerdo. «Fuimos hasta una toma de agua, limpiamos el puerco y lo pusimos en la válvula. Y al llegar a San Salvador, le metimos vino.» Desde que existía la Costanera, don Velázquez solo había bajado una vez. Se le revolvieron las tripas al no ver la estación.

«¡Ah! La válvula», suspiraba Imildo, uno de los que reconocí en mis fotos de 2005. A Imildo, el tren le había dado uno de los tragos más amargos, el accidente que se llevó a Ramón, su hermano. Él, que fue telegrafista y maquinista, también encontró una familia en el gremio y en aquel placer compartido. «Uno caminaba por el costado y sacaba ahí. ¡Y vinito, ese el primero!»

A don Garay, cuando lo recordaba en su casa, se le hacía agua la boca, pero pensaba remediarlo:

—A la parrilla, a la estaca, al horno de tierra... —El famoso tatacuá paraguayo, hecho de barro cocido—. Pero el mejor asado, ni dudarlo, al vapor en la locomotora. Fue una tradición muy importante. ¡Quiero fabricar un tamborcito a vapor, ir a una herrería!

«Muy deliciosa, la máquina», dijo al fin don Duarte, que extrañaba el tren horrores. A don Duarte, Mariano Duarte, la carne le gustaba con sal y con limón. La sala de su casa era un *collage* de fotografías familiares mezcladas con locomotoras, como si fueran miembros de la familia extensa. En una de esas fotos, él y otros operarios aparecían encima de una máquina volcada, cual cazadores de elefantes, después de sobrevivir a un descarrilamiento en pleno campo. Me enseñó los antebrazos, llenos de llagas y quemaduras de tantas veces que se acodó a bordo de una locomotora en la que todo estaba ardiendo.

En la máquina no hay dónde sentarnos —me explicó—. Yo ahora, en casa, a veces me levanto nomás y como recorriendo.

◆ País: INDIA
◆ Línea férrea: LIFELINE EXPRESS
◆ Otros lugares: Nandurbar, Mumbai

EL TREN DE LA VIDA
(PRIMER TREN HOSPITAL CIVIL)

7

EL HOSPITAL DE LA VÍA 7

En principio, el itinerario del Lifeline Express no anunciaba Nandurbar. Nandurbar, con 90 000 habitantes, es una ciudad casi cualquiera del estado indio de Maharastra, siete horas al noreste de su capital, Mumbai. Casi por definición, los trenes indios de viajeros llevan dos decenas de coches azules abarrotados; por eso en la estación hay dos andenes infinitos y, justo al salir, una fila de tuc-tucs tratando de pescar recién llegados. Enseguida hay un cruce más o menos asfaltado donde todas las motos tocan el claxon, las vacas mascan bolsas de basura y lechones de pelaje oscuro siguen a la cerda madre. Muchos muros locales se convirtieron en grandes comerciales rojos —dos proveedoras de telefonía han podido provocar escasez de esa pintura—, y las campanillas de los templos hindúes se mezclan con el son de los minaretes cantores de las mezquitas. Y también con un pellizco constante en la nariz: el olor del plástico humeante en hogueras nada furtivas de basura. Nandurbar, una ciudad casi cualquiera de provincia, parece un pueblo humilde y viejo que de pronto se hizo demasiado grande.

Allí abundan los teléfonos de último modelo, siempre ávidos de tomarse selfis con los recién llegados. También los *jeans* pegados, las camisas estrechas, desabrochadas, y las gafas de sol, reflejo directo de Bollywood, que van siempre con sandalias y pies sucios. Pero lo que dijo el enésimo joven con atuendo clónico que nos abordó a Jordi Pizarro y a mí, como muchos tuc-tucs, iba en sentido contrario:

—¡Bienvenidos a Nandurbar, el distrito más tribal de Maharastra!

El inglés, cooficial en la India —y lengua franca entre sus varios cientos de hablas nativas—, prácticamente no aparece en la cartelería pública de Nandurbar. Aquí predominan el hindi y el ahirani, un dialecto de la lengua maratha, pero el 45 por ciento del distrito no sabe ni siquiera leer su propio idioma. Al menos ocho farmacias locales no venden papel higiénico porque solo lo pediría un forastero, y tampoco se ven de esos. Y a las sonrisas que surgían ante la incomprensión —los baños indios solo cuentan con una manguerita o bien un balde con agua— solían faltarles uno o varios dientes. Pero también faltaban ojos en sus cuencas, y había muchas piernas urgidas de muletas.

Cuando el jefe del distrito inauguró el 168o proyecto del Lifeline Express, el tren-hospital que recorre la India, dijo a bordo del primer

vagón que la población indígena llegaba allí al 70 por ciento. Nadie pidió que el alcalde interpretara el dato, porque todo el mundo parecía saber qué significaba exactamente «indígena» hablando de acceso a la salud. También dijo que, como faltaba equipo y personal para tratar algunas enfermedades, aquí era necesario conducir —quien pudiera— cinco horas y media hasta la ciudad de Nashik o siete y media hasta Mumbai. Y los presupuestos del Gobierno indio para 2016 habían decepcionado a muchos porque, en la práctica, repetían el escaso 1 por ciento del PIB destinado a salud pública. Desde Nueva Deli se pedía más gasto a los estados. En la periferia de Nandurbar, el hospital civil servía a un distrito de 1,6 millones de habitantes con solo doscientas camas. Nandurbar apareció en el mapa de la pobreza extrema y, sin mayor explicación, el Lifeline Express llegó y se estacionó en la vía 7 durante tres semanas.

Sin embargo, el 31 de diciembre, el día planeado para comenzar a operar de cataratas, los quirófanos de los vagones número dos y tres estaban aún vacíos: aunque el proyecto del tren se había inaugurado la víspera, todavía no había llegado el certificado de esterilización, que dependía del hospital del distrito. Al sistema sanitario indio se le achacaba que sus esfuerzos no respondían a un plan general y que, en cambio, se actuaba tapando agujeros.

A veces sucedía que incluso las magras partidas asignadas a la salud pública se estancaban o, simplemente, desaparecían en medio de su laberíntica burocracia.

No era el primer retraso del proyecto, y en Nandurbar no había mucho que pudiéramos hacer. Ni hablar de un café en el que trabajar. Así que fotógrafo y redactor dábamos paseos para familiarizarnos con el pueblo. Buscábamos dónde tomar una cerveza y fondas donde comer *palak paneer*, una crema picante de espinacas con una especie de tacos de queso fresco. Todos los días cruzábamos las vías entre chiquillos y ciclistas con la bici al hombro. Una vez hubimos de esperar a un tren y solo un tino inexplicable decretó que aquel fuera el Rajasthan On Wheels, uno de los más lujosos que existen, que seguramente venía de los templos budistas de Ayanta con turistas extasiados. Cuando al fin, sentados, un camarero nos preguntaba qué hacíamos por allí, solía decir rápido «ah, ya». Entonces le pedíamos que nos calentara la cafetera de viaje de Jordi, única alternativa al *chai*, y, si no estaba muy ocupado, que nos ilustrara un poco acerca de su entorno.

—El problema principal es que algunos campesinos se suicidan — dijo un camarero joven.

Estábamos al tanto del problema. El cambio climático estaba

arruinando y endeudando a muchos campesinos y había una epidemia de suicidios entre ellos. Lo peor era que el sistema permitía que esas deudas se heredaran y los registros de tres décadas se acercaban a los 60 000 en toda la India[20].

—Pero en Nandurbar más que en ningún sitio —insistió.

Rajdeo Mahato llevaba veinte años cocinando en el primer vagón del tren, y esa noche agasajó a la tripulación con un monumento a base de curri, *dal* y *chapati*. Tras la cena, el personal se fue a dormir a bordo. Jordi y yo, antes de retirarnos al albergue estatal, encontramos cerveza en uno de los pocos restaurantes que seguían abiertos.

Allí, en un patio con mesitas, recibimos modestamente el año mirando la hora en nuestros móviles, mandando felicitaciones y apareciendo en los selfis de otros grupos de curiosos para los que aquella noche era una más.

Al día siguiente tampoco era festivo en Nandurbar. Los niños iban uniformados a la escuela y una ambulancia llegaba al fin a las vías desde el hospital, llena de pacientes con un parchecito en el ojo.

Una triple (y genial) idea

Según un artículo de los doctores Carlos A. Rodríguez-Paz y Ramón Vázquez Ortega, los trenes-hospital se usaron por primera vez durante la Revolución mexicana en 1912[21]. Sus vagones se desplazaban hasta vías cercanas al frente para atender de urgencia a los heridos. Entre los trenes-hospital civiles, el Lifeline Express había sido el primero. Desde 1991, llevaba a zonas remotas sanidad gratuita a base de proyectos trisemanales costeados por grandes empresas. Ahora, en la era de las relaciones públicas, se daban otros esquemas, y el Lifeline Express se apoyó en el sector público, el privado y las ONG. El mérito de este tren era triple. No fue solo una idea, ni una idea que echó a andar, sino una idea que había echado a andar y se mantenía a veinticinco años de su primer servicio. Capeando un sinfín de dificultades, ya sumaba más de un millón de pacientes atendidos y unos cien mil intervenidos. Pero además de sus números espléndidos, el trabajo que hacía día a día a bordo no era solo un botón bien abrochado en una camisa como la India, sino una muestra de lo que hacía falta para que este país de talla XXL no se desabrochase más. Para Zelma Lazarus, la madre del Lifeline Express, todo era cosa de organización.

Zelma vivía en las afueras de Mumbai, y cuando Jordi me invitó a trabajar con él en este proyecto, me escapé a verla para conocer de primera mano el origen de «su» tren. Me recibió en su casa, un noveno piso que daba directamente al mar Arábigo, y me lo explicó todo

frente a un magnífico atardecer y dos copitas de *whisky*. En 1981, la ONU había decidido fundar Impact, una serie de agencias nacionales con las que quería luchar contra enfermedades evitables, y para ello pidió al sector público y al privado que combinaran sus esfuerzos. Indira Gandhi, entonces primera ministra india, movió rápidamente ficha y contactó a Rathan Tata, un parsi heredero del principal conglomerado indio. Y el señor Tata pensó que Zelma, entonces *manager* en una de sus filiales, era la persona que le hacía falta a Impact.

Zelma, cosas de la vida, se había criado a saltos por el país siguiendo el trabajo de su padre, un funcionario colonial británico. Y además de resistente a las distancias físicas, Zelma parecía resistente a las distancias que hay entre lo maravilloso de una idea y lo arduo de llevarla a cabo. Para entonces ya se había casado con un hombre al que los médicos habían desahuciado y con quien, aparte de compartir los siguientes veinticuatro años, tuvo dos hijos y nietos. Más tarde se quedó a las puertas de estudiar Medicina, pero años después ella misma se inventó un hospital móvil con locomotora y lo hizo realidad. Con el tiempo, llegó a presidir la Asociación Internacional de Relaciones Públicas haciendo las cosas, me parece, con mucha vocación.

—La primera vez que nos subimos, el suelo se pulverizó a nuestros pies —me dijo ella ese día.

El Lifeline Express había comenzado con ese vagón herrumbroso y otros dos que fueron rescatados del soplete. Y se había gestado un poco antes en un despacho de Nueva Deli con Zelma saltándose el protocolo y abordando al entonces ministro de Ferrocarriles, George Fernandes.

—Señor —le había dicho Zelma—. Quiero un tren.

Con el Lifeline Express, su historia personal también se hizo circular. Zelma había nacido en 1937 en algún lugar de Rajastán, a bordo del tren que llevaba a su madre a un hospital de Nueva Deli.

A priori, un tren con quirófano no tenía mucho de preventivo. Pero ella, que se despertaba a las siete, desayunaba a las ocho y a las nueve iba al trabajo, todo ello con puntualidad extrema, seguía haciendo lo que le gustaba, junto a un equipo de varias edades, desde un viejo edificio del sur de Mumbai: organizaba, anticipaba imprevistos. En 1984, Impact había coordinado el programa que prácticamente erradicó la polio en Chennai, la antigua Madrás, involucrando decisivamente al actor del momento. La campaña implicó al sistema público, a donantes de vacunas y de refrigeradores y al voluntariado, alcanzó al 95 por ciento de la población infantil y

los casos se redujeron un 80 por ciento. Luego siguieron los *quilts* contra las muertes de bebés por hipotermia, retazos de tela muy artísticos, cosidos entre sí, con los que envolver a los recién nacidos que debido a creencias indígenas nacen en el suelo. La última cruzada era por atajar la anemia en embarazadas: a veces, Impact les hacía llegar un kit de comida específico para ellas y sus propios maridos se lo arrebataban. Eran problemas que requerían educación, un enfoque intercultural y tacto. Además, Impact trataba de abordarlos a través de proyectos fácilmente replicables. Solo así uno de ellos se podría haber desarrollado 168 veces.

La ambulancia, una máquina del tiempo

Por las mañanas, la ambulancia solía llegar con Jordi dentro desde el hospital civil de Nandurbar, que estaba en obras de ampliación y tenía polvo por todos lados. En el ala nueva, casi todos los pacientes, unos setenta, eran ancianos, y llevaban esparadrapo sobre una ceja u otra. A simple vista, todo lo que tenían en común con los jóvenes urbanos del primer día era el tono de la piel y las sandalias. Esas sandalias habían quedado en el pasillo, todas juntas, y ellos reposaban en colchonetas y separados por género.

Los hombres hindúes llevaban camisa blanca de algodón y un gorrito estilo Gandhi, los musulmanes un *topi* ceñido a la cabeza, y se veían turbantes diferentes. Algunos tobillos muy huesudos enseñaban cicatrices sin pigmento o uñas amarillas y partidas: las marcas, me pareció, de quien trabaja el campo. Iban a pernoctar allí, y mataban el tiempo mirando un periódico o buscando dónde posar la vista.

Al otro lado del pasillo, entre las mujeres sentadas, sorprendía lo diverso de sus saris de colores. Muchas llevaban aros en orejas y nariz y anillos en los dedos de los pies. Algunas tenían tatuadas sus señas familiares, tres puntos en el ceño, flores o el nombre de su padre en uno de sus antebrazos. Nos fijamos en una anciana que sobresalía por lo complejo de su atuendo. Le habíamos calculado unos ochenta y cinco años. Vestía chal y sari fulgurantes, una blusa bordada con mucha filigrana y costaba contarle los collares y pendientes que lucía. Cuatro tobilleras plateadas, pesadas como grilletes, resaltaban contra unos pies finos y morenos. Por su parte, Jordi, un maestro, se perdía y volvía a aparecer. Tomaba fotos en blanco y negro y renunciaba a la tentación de los colores. Blanca y negra fue también esa sonrisa de niña anciana, con la mandíbula caída y los ojos tristes.

En el ala vieja del centro, un enfermero local medía la presión sanguínea con una máquina del tiempo que usaba una escala de mercurio. El doctor Kerkar, oftalmólogo, preguntaba los caracteres en

un monitor moderno y plano, pero sacaba los cristales circulares que engastaba en cada lente de un enorme estuche de madera con aspecto centenario. Si algo desentonaba era el equipamiento moderno que Impact había sumado para las pruebas previas de sida y de hepatitis. Aquellos campesinos de mirada perdida parecían verdaderamente niños recién llegados a un país extraño. El *shock* cultural no necesitaba viajes en avión. Esta vez venía en ambulancia, del terruño al hospital.

Por último, debidamente anestesiados, los pacientes llegaban día a día al tren y lo iban abordando por turnos en pequeños grupos. Arriba, tumbados en una de las tres camillas y entre una decena y media de sanitarios vestidos de verde, se les sujetaba el párpado, se rasgaba la córnea y se extraía una gelatina con la catarata. En su lugar se colocaba una lente artificial. Luego, la herida se cosía y se dejaba reposar. Junto a la vía, a la sombra de unas lonas, los no operados esperaban con su ficha médica en una mano frente a los ya operados. En el grupo de los operados, todos lucían media esfera verde en vez de un parche. Salvo una señora. La delataba el ruido metálico con sus tobilleras plateadas. Bhagibai Ganpat Rothod, la anciana con cara de niña, era de la casta banjara, rajastaní de origen y, según el doctor, solo tenía sesenta y cinco años. Aún llevaba el susto en la cara. Su presión ocular era tan alta que no la podían operar.

Un problema de comunicación

Era sábado, el día central de las tres jornadas de epilepsia. Priya Jain, educadora especial, y su colega Sumeet Mansingh, estaban sentadas en una mesa en el último vagón, delante de treinta sillas llenas a la mitad y en las que los pacientes esperaban, o acababan de visitar, a uno de los dos neurólogos. Para ellas, Mamta Bhushan y Roop Gursahani eran dos de los pocos especialistas indios que entendían la importancia de los mediadores en temas de salud.

Al subir, los pacientes pasaron por una báscula y cinco de ellos, todos hombres y mujeres adultos, pesaron 67, 48, 61, 43 y 35 kilos. Al bajar, llevarían unas prescripciones hacia la rampa de salida y el mismo asistente que los pesaba les daría luego sus medicamentos. En la India, la medicina occidental complementa a las prácticas ayurvédicas, y allí donde no llegan los médicos suele haber un curandero.

—Una vez, supimos de un enfermo al que decían haberle parado la epilepsia al aplicarle un hierro ardiendo —contó Priya Jain—. A otro le habían frotado con unas hierbas en la frente. A veces, si a alguien le da epilepsia se cree que es cosa de espíritus.

Jain ya no disuadía a los pacientes rurales de acudir al curandero

como opción primera. Solo les pedía que, por favor, no ingiriesen nada antes de ver a un médico. Jain dijo que la epilepsia podía sufrirla cualquiera que tuviera un cerebro, pero luego mencionó una variante: la neurocisticercosis, causada por la tenia solitaria, que llegaba al intestino en el agua o en la comida infectada tras desarrollarse en cerdos que la contraían por hurgar entre excrementos humanos. En un artículo de la revista india *Mint* fechado en 2014, el investigador Sumit Mishra afirmaba que, según los últimos censos, aproximadamente la mitad de sus connacionales carecía de retrete en casa. Ese año, el presidente Modi se había tomado la implantación de retretes como un asunto personal, pero, según el mismo artículo, algunas prácticas sanitarias muy arraigadas seguían incidiendo de manera clave en el desarrollo del entorno. Jain y Mansingh nos dijeron que aproximadamente el 30 por ciento de pacientes a los que habían tratado por epilepsia tenían al menos otro problema de salud visible.

Un rato antes, Sumeet Mansingh se había llevado la mano a la cabeza frente a dos pacientes.

—Sucede a menudo —había dicho—: pensaban que los dos botes recetados eran diferentes y estaban a punto de irse y tomarse dosis dobles.

Con los años, las dos vieron que muchos pacientes no comprendían prescripciones en su propio idioma, así que habían escrito en hindi y luego fotocopiado cuatro recetas tipo.

—Así lo llevan por escrito y, al menos, alguien en su aldea las interpretará.

Los cuatro llevaban años funcionando como equipo de voluntarios. Al principio atendían en los andenes de las estaciones. Ahora, habían logrado una beca para pagarse un vuelo un fin de semana al mes cerca de donde estuviera en ese momento el tren, y querían hablar con Zelma para fundar dos clínicas en zonas concretas que permitieran monitorear a los pacientes con cuatro visitas anuales. Pero estaban contrariados. Esta vez, el ministro de Salud del estado de Gujarat había pospuesto dos veces de fecha la inauguración —a mí, el primer cambio me había sorprendido en casa de Zelma y me dejó días dando vueltas por la zona— y ni siquiera así logró llegar para hacerse la foto. Al final, el patrocinador de turno decidió cambiar de estado. Por eso vino el tren a Nandurbar, y cambió la suerte de varios miles de pacientes. Por eso las sillas estaban vacías en las sesiones de epilepsia. Porque el trabajo del Lifeline Express comienza un mes atrás con los asistentes sociales estatales, encargados de correr la voz por el distrito. Colocan lonas con fotos en mercados para que los campesinos

las vean al llegar a la ciudad, van en todoterrenos a los pueblos y caminan y vocean puerta a puerta. Uno a uno, apuntan sus dolencias y les informan de esta y de otras campañas de salud.

—Y esta no es una de las peores zonas —avisa el doctor Gursahani—. Aquí casi todo el mundo ha visitado a un médico en su vida, al menos una vez.

¿Quién atiende el campo si voy al hospital?

De igual forma que muchos médicos cualificados buscaban hacer carrera en el extranjero, adscribirlos a zonas remotas podía parecer utópico. Sin embargo, los dentistas practicantes de la Universidad Bharati Vidyapeeth de Mumbai mostraban un entusiasmo contagioso. Abhinav Hira, cirujano maxilofacial, tomó una radiografía y me enseñó una clara línea negra.

—Mira lo que tiene el paciente que hay detrás de ti. Se cayó de la bici y dice que solo vino a hacerse una limpieza. Hacemos extracciones, pero también hemos aprendido a sacar verdades.

Para la mayoría de campesinos, descuidar su trabajo un solo día era la mayor de las preocupaciones. El campesino no quería operarse esa fractura.

—Lo voy a convencer. Traje mi kit personal, y en dos días traeremos a otro anestesista.

Hira contaba que la India era el país con mayor incidencia de caries en los *rankings*, pero que la cirugía maxilofacial también era necesaria tras los casos, por ejemplo, de cáncer bucal.

—Hay muchos casos de cáncer por *gutka*, el tabaco de mascar. En las películas de Bollywood, la gente ve a su actor favorito mascando *gutka* y lo idolatra. Ahora sale una frase que dice que el tabaco es peligroso.

Suyog Savant, su compañero, dijo que el *gutka* provocaba cáncer a cerca de un millón de indios al año y que serían el doble en 2020. Fuera del tren, los tratamientos dentales podían llegar a los 350 o 700 dólares. Mientras la Organización Mundial de la Salud proponía un dentista cada 2000 habitantes, en la India había uno cada 7500.

Dos días después, otros dos colegas del equipo, Gautam Shirodkar y Suraj Pondey, parecían recién llegados de otro viaje muy lejano. En realidad, habían desandando el camino que la ambulancia había hecho días antes. Visitaron tres escuelas rurales de su propio estado y explicaron para qué servía el dentífrico que les estaban regalando —lo común en las áreas rurales es mascar una ramita de *neem*, una especie de caoba muy efectiva y apreciada en la India—. Los niños, descalzos todo el día, no solían faltar a la escuela porque el Gobierno les

mandaba allá la comida y los cocineros.

—Nunca habíamos visto ese atraso. Las casas eran de ramas, embadurnadas de barro y de estiércol.

—Pero quizá, pese a todo, sí tenían móviles...

—¿Móviles? Ni hablar. Nosotros ya éramos extranjeros. A Suraj le tocaban la barriga con el dedo y a mí, que me quejaba de mi reloj regalado, me preguntaron cómo podía llevar uno de esos de pared, en pequeño, atado del brazo. Estábamos, como mucho, a veinticinco kilómetros de aquí.

El tercer día dedicado a atención de cataratas, los doctores Kerkar y Shashikant Jagdule me llevaron a la sala donde se recuperaban los operados. La señora Bhagibai ocupaba una de las camas del ala nueva. Hoy llevaba un parche verde, redondo y grande. Tenía un ojo nuevo.

—Ayer estaba nerviosa —dijo el doctor Kerkar—. No entendía la lengua y no sabía qué le iban a hacer en el vagón. Hoy se ha relajado, ha cooperado y la han podido operar.

El marido de la señora Bhagibai la acompañaba sonriente desde el primer día. El doctor Jagdule me tradujo. Ella dijo que ahora también estaba feliz. Él, que eran granjeros y tenían una hectárea, que este año había sequía severa y apenas habían sacado cien kilos de cosecha entre arroz y trigo. Él tendría que buscar algún otro trabajo, pero lo malo es que ya eran mayores, vivían solos y no tenían quien les ayudara con dinero. Dijo que tenían un hijo. Y después dijo que también dos hijas.

Polio que no es

Finalmente, al ver que había tratamientos de polio en el programa nos quedamos más días de lo planeado. Dos niñas de similar edad yacían sedadas en dos camas del tren, entre cables, rodeadas de enfermeros que les levantaban y doblaban las rodillas y los pies. A una le calculé ocho años, pero me dijeron que tenía once y en su ficha leí trece. A las órdenes del doctor Santosh Hankare, cirujano ortopédico pediatra, los enfermeros clavaron una fila de agujas en los muslos de una pierna que terminaba en un pie violentamente curvo. Al girarle el pie, las agujas respondían moviéndose a la par cual hilos de marioneta. Janhavi había tenido suerte. Aún era joven y bastaría con un par de inyecciones para ayudar a elongar sus tendones y hacerla caminar derecha. Después, dos enfermeros se las llevaron en brazos.

—Esto no es polio —dijo el doctor Hankare mientras llegaba el próximo paciente, de nombre Karan—. Es parálisis cerebral. La polio está casi erradicada, pero en el programa hemos escrito polio porque los campesinos así entienden. La causa de estos pies es enfermedad

previa de la madre, o la falta de instrumental adecuado o bien de oxígeno al nacer. Muchos partos son caseros.

Los gemidos de Karan se oían antes de que entrara en la sala de operaciones. Tenía cinco años y parecía que su fuerza no diera para más. Sus piernas, inertes, escuálidas y retorcidas, eran como ramas diminutas, y cuando el enfermero lo posó, su pierna derecha se enredó bajo el borde de la mesa. La capa de suciedad que traía de días clareaba su piel morena, casi negra. Ya dormido, los enfermeros le desinfectaron las piernas y los dedos de los pies con un líquido espumoso. Luego lo desnudaron, lo colocaron de costado y pincharon en la espalda baja.

Frente a la ventana del Lifeline Express, los coches centrales de un expreso convencional aguardaban en la vía 3 de Nandurbar. Un carrito de comida chatarra surtió a los pasajeros que aprovechaban la parada. Mientras tanto, en la vía 7, las tijeras de cirujano hicieron palanca para mantener el tendón fuera del corte. El doctor dio un tajo, los extremos desaparecieron por la herida y asistente y médico comenzaron a coser. Aquella pierna era tan flaca que, cuando moldearon la escayola, en lugar de exagerar la pierna de Karan le dieron el grosor que debería haber tenido.

—Pie equino varo. El tendón se fundirá solo. Problemas en la gestación, malnutrición, o falta de espacio en el útero por ser la madre demasiado joven. Y si los padres no entienden el problema, los músculos se atrofian y el niño vive postrado.

En la vía 3, el expreso volvió en sí antes que Karan y reanudó su marcha lentamente. La segunda decena de vagones pasó perezosa sin que él se enterara. Un pasajero que se había entretenido en el carrito alcanzó la puerta y saltó en marcha adentro.

Vía libre

El proyecto número 169 estaba a la vuelta de la esquina y el Lifeline Express también tendría que partir. Antes de encaminarse a Kumardubi, en el empobrecido estado de Jarkhand, nuevos equipos de doctores atendieron casos de ginecología y labio partido, otra malformación por problemas en la gestación, y el tren se iría de Nandurbar con 5187 personas atendidas y 709 operaciones. Al cabo de 168 proyectos, al Lifeline Express le habían salido algunos primos. Por entonces, Rusia, China, Argentina y México tenían trenes similares recorriendo sus vías bajo esquemas diversos, y durante la pandemia de COVID-19 y la guerra en Ucrania iban a adaptarse varios más.

En la India, uno tenía la sensación de que los problemas más serios y las soluciones más sencillas están absurdamente cerca. En

conversaciones casuales, muchos locales echaban la mayor culpa a la superpoblación. Por su parte, los expertos enumeraban los costes de la falta de prevención y sus estudios demostraban la obviedad: que la mortandad sube cuando no hay hábitos de higiene. Los políticos parecían haberlo entendido, pero llevaban un ritmo propio. Y Zelma, que dijo que no le gustaba jugar a cartas porque siempre tenía muchas cosas que hacer, también se echaba a veces una partida al solitario para despejar la mente. El solitario, además de ser rápido, consistía en organizarlo todo.

◆ País: ARGENTINA
◆ Línea férrea: BUENOS AIRES-LA PLATA
◆Tramo recorrido en tren: EST. CONSTITUCIÓN-LA PLATA
◆ Otros lugares: Avellaneda, Quilmes, Berazategui

BUENOS AIRES
MÁS ALLÁ DEL RIACHUELO

8

VIEJOS ESPLENDORES EN LA PERIFERIA PORTEÑA

Han pasado varios meses desde que hiciera el trayecto de Constitución a La Plata, una hora y media a través de la periferia de la ciudad de Buenos Aires, y en este tiempo han ocurrido cosas que, sin ser parte de aquel viaje, son parte del relato. En lo que toca a este texto, por un fallo con mi disco duro —seguramente una tecla pulsada en mal momento— perdí la crónica original. Pero apenas tres semanas después del viaje, el 22 de febrero de 2012, un fallo en los sistemas de frenado costó la vida a cincuenta y una personas que llegaban desde la periferia a estudiar o a trabajar a la estación término de Once, otra de las grandes de la capital, y volvió a cuestionarse la seguridad de todas las líneas que dan servicio a lo largo de la mancha urbana.

Constitución. anatomía de una estación monumental

Ese día llegué a Constitución en un vagón de metro, me enseñaron la boletería subterránea y cuando emergí en la gran estación desde los pasadizos ya iba con boleto en mano. El *boleto*, el billete, no tenía nada del detalle propio de los tíquets de antaño, que casi parecían coleccionables. Lo habían impreso en papel que parecía de fumar y la leyenda del subsidio público, para que quedara claro, era casi más grande que los datos del trayecto. Creo recordar que el precio no llegaba a medio dólar. Argentina llevaba años con una inflación tremenda y el transporte debía de ser de las pocas cosas que no costaban el doble que en mi anterior visita.

Era la tercera o cuarta vez que volvía a Buenos Aires después de haber vivido allí nueve meses al final de mi carrera. Allí había empezado a apreciar el regreso a los lugares y las capas sucesivas que pueden conformar un viaje. A La Plata iba al encuentro de amistades y también del museo en el que empezaba *En la Patagonia*, uno de mis libros de viaje favoritos. Por último, mi intención era describir el día a día de un tren suburbano que aún tenía mucho de básico, analógico y masivo. Aquel día, de hecho, compraría a bordo un cuaderno que hoy conservo. A empellones y con tinta roja, lo único que la vendedora aún tenía, garabateé sobre la marcha los detalles con los que ahora rearmo el texto, masticados, resignificados a partir de esas líneas y los viajes superpuestos.

En el vestíbulo de Constitución —altísimo, abovedado—, el eco repetía cientos de pasos sobre el suelo de mármol y la luz, que entraba en diagonal por ventanales gigantescos, traía el recuerdo de las neoyorquinas Penn Station o Grand Central. Proyectada por ingleses, entre 1880 y 1930 fue reconstruida cuatro veces, tiene un aire afrancesado y es una de las tres grandes terminales de las que salen los trenes hacia el conurbano, como se llama generalmente al Gran Buenos Aires. Por sí solas, las líneas metropolitanas suman 800 kilómetros, la cuarta parte de ellas electrificadas, y un volumen anual de pasajeros cercano a mil millones. En lo administrativo, y tal como pasa con el Distrito Federal u otras capitales americanas, la enorme periferia se segrega de la ciudad, que queda arrinconada contra el Río de la Plata. Así, Argentina tiene su Capital Federal, la ciudad de los porteños, y en torno a ella una provincia enorme llena de bonaerenses, estos sí, y cuya modesta cabecera, apenas separada de los suburbios de la capital, era La Plata.

Constitución también había sido inicio y fin de largos viajes al interior. Frente a las taquillas originales, esos ventanucos mínimos que ya solo se ven en las plazas de toros o en las canchitas de pueblo, hacían fila los usuarios del Marplatense. Era uno de los pocos trenes interciudades que quedaban en Argentina, y se llamaba así por Mar del Plata, la ciudad balneario de la costa atlántica. Ahora, venido a menos, había sido repuesto por los ferrocarriles provinciales tras la privatización del sistema nacional de los años noventa. Sobre las taquillas, tapando la esmerada tipografía original, el Marplatense se anunciaba en un vinilo naranja poco trabajado y adherido sin contemplaciones, algo también muy descriptivo de su tiempo.

Antes de salir a los andenes, un busto de Julio A. Roca reclamaba su parte en esta historia. Tras la privatización, esta sección de la red nacional se llamó Ferrocarril General Roca en honor al presidente que incorporó la pampa al Estado. Entre los siglos XIX y XX, Roca fue dos veces contemporáneo en el poder al mexicano Porfirio Díaz. Decidido, igual que Díaz, a hacer país a la europea, llamó blandos a sus predecesores y patrocinó con extrema dureza el final de las insurrecciones indias. La historia debe leerse en su contexto, pero en esa época las cacerías humanas, medidas por el número de orejas, fueron para algunos motivo de honores. Constitución había sido una de las puertas de la pampa, y allí, el busto de Roca había escapado a una reciente revisión histórica. Los tornos de acceso giraban sin parar, la vigilante me miró el billete, sonrió y después pasé a mi andén.

Fuera, en cualquiera de sus veintidós andenes, uno se acordaba de las viejas terminales europeas por su amplia marquesina a base de arcos de acero y su cubierta de cristal. Era viernes al mediodía y había trasiego en la estación. Los trenes locales partían por ramales diferentes rumbo a Alejandro Korn, Temperley o Ezeiza, y allí quedaban, vacíos, los topes de vía, enormes parapetos centenarios y pintados de negro salvo por los largos muelles rojos que salían dos a dos, como palos de billar hidráulicos, dispuestos a rebotar cualquier exceso. Aquel día fatídico en la estación de Once los topes no bastaron ante un tren que no logró frenar.

En una de las vías, la locomotora diésel del tren a La Plata llevaba un tiempo rugiendo como si amenazara con salir en hora. En él, el goteo de pasajeros doblaba por detrás de los topes de vía, del último vagón con su característico ojo de buey, y seguía a bordo por un pasillo tras otro. Yo había recorrido cinco o seis vagones hasta sentarme en uno de los primeros. Los viajeros sabían que el sol caería pronto a plomo por el costado derecho y ese era el primer vagón con un asiento libre en ventanilla izquierda. Como el ancho de vía argentino es de los mayores del mundo (1676 mm), permitía gálibos más amplios, pero aquellos vagones eran anchos como casas sin tabiques. Probablemente construidos para largo recorrido, estaban repintados en azul y gris y habían sido despejados para cubrir servicios suburbanos con mucha demanda. Y yo quería ventanilla izquierda, porque de ese lado estaban algunos de los sitios que pensaba ver.

Cuando el reloj electrónico del andén dio la hora de salida, la máquina nos arrastró sobre un lecho de hormigón y una buena ración de desperdicios. Para entonces, aparte de los pasajeros, por aquellos pasillos ya habían desfilado en diez minutos vendedores de *hot dogs*, bebidas frías, cuadernos con ejercicios para niños o libretas de bolsillo y su birome22, lectores de tarjetas de memoria y calcetines tres por dos. Acostumbrado a los ambulantes de Ciudad de México, aquí la entonación cambiaba, también las promociones, y se añadían los reclamos de los excombatientes de Malvinas. En un papelito, una niña explicaba la situación de la familia, y ahí las diferencias eran pocas.

Rebasamos puentes de acero, torres de control enladrilladas, locomotoras en reposo y semáforos de brazo. La herencia ferroviaria británica, recuerdo de un tiempo en que el país crecía, seguía expuesta en una playa de vías sin final visible. A ambos lados se veían aún los tejados de algunos palacetes, pero enseguida el tren cruzó su Rubicón particular: el Riachuelo.

El Riachuelo, el último tramo del río Matanza antes de verter al

Plata, vino anunciado unos segundos antes de que pudiera verse porque las ventanas, pequeñas, iban abiertas de par en par. Más que frontera natural, era una frontera inerte entre la capital y la provincia. Del otro lado se suceden algunas villas miseria e industria en horas bajas, y un perímetro de boyas flotantes dividía parte del cauce, un río sin vida. Los recientes intentos de saneamiento habían concluido que, en caso de remover los vertidos industriales acumulados durante épocas entre sus lodos, la población enfrentaría un riesgo extra.

En su orilla porteña, el olor del Riachuelo alcanzaba el barrio turístico de La Boca, con su Caminito y su templo del fútbol, la Bombonera, y era un tema ineludible en las conversaciones sobre la ciudad. Durante mi tiempo allá contaban que este río de aguas negras e inmóviles era el más contaminado del mundo. Años después, también saldría a colación con Pablo, un sociólogo porteño que hacía una visita familiar en Vitoria. Pablo me explicó que el llamado cordón industrial de la ciudad era una creación del peronismo.

—¡Y el peronismo es todo y nada, no tiene antítesis! —se adelantó Diego, su hermano, ante lo complejo de situar ese fenómeno en el espectro ideológico argentino—. Es una forma de hacer política.

Por un lado, contaba Pablo, la industrialización se desarrolló a partir de los años cincuenta en torno al Riachuelo y ligada a la exportación de carne a Inglaterra, en particular frigoríficos, saladeros y curtiembres, a menudo situadas en su orilla. Esa industria llevó emparejado el desarrollo de empresas químicas, y todo ese residuo se vertía allí. Pero a su vez, la industrialización generó la migración masiva del campo a la ciudad. La lógica clientelar del peronismo llevó a la entrega de terrenos baratos en zonas inundables que se edificaban sin agua y sin drenaje, y las cloacas sin control vertían igualmente al Riachuelo.

El resultado de aquel proceso se extendía a partir de su otra orilla, un *continuum* industrial y de viviendas que se vino abajo al frenarse las exportaciones al mismo tiempo que surgían las economías del petróleo. En la orilla argentina del Río de la Plata, la población total no solo cuadruplica los tres millones de su capital. Se desarrollaron identidades suburbanas y «el sur» se convirtió en topónimo aglutinante. Su contraparte, obviamente, es el norte, una zona residencial pudiente situada al noroeste de la capital, aunque allí también surgieron algunas villas miseria, los asentamientos donde acampa la pobreza urbana.

De igual forma, el sur mantiene áreas de prosperidad y sus islas de abolengo. Pero este sur es, como todos los sures, popular, y también donde la piel de las personas suele ser un poco más oscura,

aunque los reciba un «civilizador de bárbaros», Julio Argentino Roca, como si aún vigilara la frontera.

Desde el tren, reconocí algunos lugares como el enorme Carrefour que da la bienvenida a Avellaneda, el primer partido judicial de la provincia. En su estación subió a bordo mucha gente. Era un viejo apeadero, pero aún mantenía la estructura, los tejadillos y ribetes de madera ingleses. Lo que ya no era como lo recordaba, y me sorprendió, fue el estadio de, como dicen allí, Independiente, otro de los grandes clubes argentinos. Dos coliseos aparecieron casi seguidos a lo largo de la vía. El primero, el Presidente Perón, rebautizado el Cilindro de Avellaneda, era el flamante estadio circular de Racing al que ocho años atrás me había llevado Diego, precisamente a un derbi contra Independiente. Y después, el de su eterno rival, lucía ahora una gran lona de Boccini, una leyenda del club. En aquellos años, los hinchas de Racing acababan de salir de una sequía histórica y se mofaban de la cancha de Independiente, que estaba en horas bajas. Recuerdo que su estadio se veía desde el Cilindro como una vieja fábrica rectangular con techo de chapa oxidada. Pero parte de la vieja estructura se había demolido, y el Rojo, con un estadio nuevo, muy anguloso y a la inglesa, se ponía al nivel de La Academia.

En cambio, el tren a La Plata no estaba de estreno, y baños, portamaletas, cortinas, mesas o butacas habían resultado más o menos accesorios. Vagones que en los años buenos, cuando la red argentina llegó a tener 48 000 kilómetros y ocupaba más superficie que la de toda Europa Occidental, habrían llevado a esquiadores hasta Bariloche, o llegado hasta Asunción, quién sabe si hasta La Paz, ahora tenían hileras demasiado juntas de sillas de plástico que terminaban a media espalda, rígidas y azules, como si a los operarios de Racing les hubieran sobrado al instalar las del estadio.

Y entonces, allí fuera apareció otro estadio mínimo, de esas canchitas que suelen llamarse burlonamente cajas de cerillas, pero coqueta y orgullosa, la de Arsenal de Sarandí. Arsenal había sido creado por la familia del entonces presidente de la asociación nacional, Julio Grondona. Para el tercer club de Avellaneda habían elegido un uniforme de color celeste, como el de Racing, con una franja roja como la de Independiente.

El tren vadeó otros dos canales tan negros como el Riachuelo, en una zona de desguaces industriales. Allí el agua no corría y quedaba retenida, junto a la vía, entre viviendas sencillas. El hedor se hizo insoportable y un aroma ácido invadió todo el vagón. Pero enseguida ese aire comenzó a tornarse en algo más reconocible. Una ligera humareda se fue haciendo más intensa, metro a metro, hasta confluir

sobre unos fierros y así desvelar su origen: en la acera, a una distancia poco prudente de los canales, tres amigos asaban en una parrilla unos magníficos chorizos. Quizás un ciego podría haber reconocido esa zona del extrarradio con solo oler unos segundos.

Avanzábamos en línea recta entre barrios de clase media, tirando a media baja. Vi una biblioteca, algunos columpios y parques para niños, un túnel vial recién hecho para evitar un paso a nivel, un par de coches abandonados, un centro social de la colectividad armenia y otra mutua de italianos, no recuerdo bien de dónde. También muchas banderas argentinas en las casas y en cualquier tipo de soporte, pero aquello era una constante, siempre, en cualquier punto del país. Un detalle me llamó más la atención: ningún edificio se libraba de las pintadas. No eran murales, ni firmas, ni *stencil*. Solo garabatos, tan artísticos como quien raya la última página de un cuaderno para probar que le queda tinta al boli, y eran tantas que los vecinos parecían haberse rendido.

Con cierto esfuerzo pude leer uno de los paneles callejeros de la calle junto a la que circulábamos, en letras grandes blancas sobre fondo negro. Era la avenida Presidente Néstor Kirchner. A menos de un año de su muerte, cuatro después de haber dejado el bastón presidencial a su mujer Cristina, Kirchner, a quien apodaban «el Pingüino», ya tenía calles aquí y allá. Su nombre duró unos cuantos letreros, así que, o la calle era muy larga, o el peronismo de los Kirchner encadenaba calles en municipios sucesivos.

Tren adentro

Pero a bordo también pasaban cosas. Un hombre recargado al lado de una puerta analizaba en voz alta la historia moderna de Argentina. Era un hombre de mediana edad, vestido con camisa y *jeans* al que recuerdo con barbas blancas y un ligero aire al expresidente brasileño Lula. Sabía que aquello duraba más que un trayecto de metro y, como contagiado por el balanceo del tren, hablaba lento. Como iba para largo, me tomé la libertad de mirarlo a los ojos. No era el típico predicador apocalíptico y urgido de proselitismo. Parecía conformarse con hablar. Hablaba de un Jesús fuera de lo divino, de uno que hoy sería ciudadano, y luego lamentó que el mundo tuviera como ídolo a Maradona, con tantas otras personas que había en las que fijarse. Por obvio que fuera, sorprendía oír que Maradona, que allí tenía hasta una Iglesia, no era para todos Dios. En la siguiente parada se subió un ciclista, el predicador se interrumpió para ayudarle con su bici y prosiguió.

El cemento y el ladrillo darían pronto tregua, pero aún faltaba

Quilmes. Quilmes recibía su nombre de una comunidad indígena desterrada del noroeste argentino, aunque era más famosa por su fábrica de cerveza. En zona de transición, ya menos densa, rebasamos una mole, un edificio enorme de ladrillo en el que se leía Maltería Hudson. Conservaba varios silos y una casa adosada de estilo inglés, y estaban recuperando el conjunto para volverlo una zona residencial ajardinada. Todo aquello había sido parte de la cervecera, pero llevaba el nombre de William Henry Hudson, un naturalista hijo de inmigrantes y nacido en Quilmes. Hudson había descrito con enorme lucidez el arrobo que le producían las grandes llanuras, sobre todo patagónicas. Ahora, Hudson era también el nombre del último confín urbano, donde en sus tiempos solo habría pampa.

Comenzó una zona con chabolas y pequeñas parcelas, y siguieron campos sin cultivar, arbustos, eucaliptos, caballos amarrados a una cuerda, los pilares de un puente que no fue. Un descanso relativo de humanidad. De allí a las siguientes casas de lámina, los terrenos baldíos, aún verdes, estaban llenos de plásticos y papeles, restos de hogueras y partes de vehículos. Una joven que iba delante de mí quiso contribuir y echó a volar tranquilamente un papel por la ventana. Basura llama a basura, pensé. Di el respingo de costumbre, pero acabé por sonreír para no tomarme muy en serio.

Aquella degradación progresiva se mantuvo hasta que las lindes de las vías se convirtieron en un bosquecillo alargado. Se vieron caminos rehabilitados y algunos corredores entrenando. El principio de La Plata era una zona residencial. Estaciones como Hudson, Pereyra o ahora City Bell llevaban el apellido de estancieros que lograron que el ferrocarril pasara por sus tierras y embarcar la producción. Berazategui, Ezpeleta o Tolosa tenían relación con viejos hacendados vascos. En el barrio de Tolosa, un enorme depósito de locomotoras anunció el final del viaje.

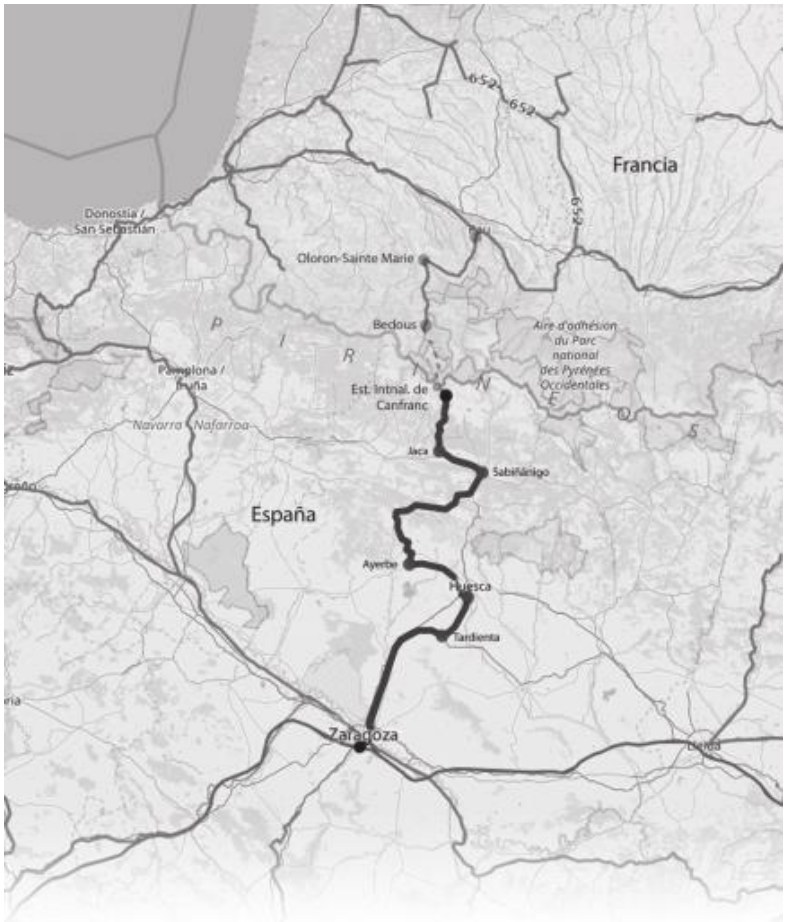
Allí estaba La Plata, una capital a escala humana. Había sido fundada ya en 1883 con vocación de capital para descentralizar el poder porteño en la provincia. Se diseñó una gran cuadrícula cruzada por dos grandes avenidas diagonales que se encontraban en el centro. Las calles paralelas fueron numeradas de la 1 a la 33 y de la 34 a la 72. Las diagonales son la 73 y la 74. En el centro están los poderes públicos y una enorme catedral. Con el tiempo la ciudad se desbordó, y ahora había calles de tres dígitos.

La estación actual, levantada en 1906, marca el inicio de La Plata desde la calle 1. La observé mientras la locomotora se desprendía de los vagones y maniobraba a la vía contigua para encabezar el tren de vuelta. Aquello ocurría bajo una marquesina acristalada de un solo

arco de acero en la que, pese a su tamaño, los arquitectos habían mantenido la elegancia de una Constitución en miniatura. Eso hizo que, en 1997, al equipo de *Siete años en el Tíbet* le pareciera que la estación de La Plata podía pasar por la de Graz en era nazi. Al principio de la película, rodeado de cuatrocientos extras platenses que hicieron de austriacos, Brad Pitt partía en tren rumbo al Himalaya, que en realidad era Mendoza. La Graz bonaerense solo tenía dos vías que morían allí mismo, y otras dos, casi en desuso, seguían hacia el cercano puerto de Ensenada, en el Río de la Plata.

Lo que yo buscaba allí esta vez, aparte de que me reencontraría con mi amiga Caro, era el viejo Museo de Historia Natural, que nunca había podido visitar. Se había inaugurado en estilo neoclásico en 1888, con la ciudad recién fundada, y ya dentro del edificio, no sé si el polvo que cubría los ejemplares embalsamados era también de la época, pero aportaba lo suyo, y en ese caso hubiera podido ayudar a datar la impresionante colección de esqueletos de ballena y de algunos animales extintos. De entre todos ellos, me quedé un rato frente a los restos de piel y pelo del misterioso milodón, un antiguo perezoso hallado en 1899 en el extremo sur de Chile, que había detonado uno de los grandes viajes de Bruce Chatwin. En 1977, Chatwin comenzaba su libro *En la Patagonia* en aquel museo de La Plata. Y para mí no sería esta vez, pero en la Patagonia también quedaban trenes con los que buscar la línea del horizonte.

◆ País: ESPAÑA-FRANCIA
◆ Línea férrea: ZARAGOZA-CANFRANC-PAU
◆Tramo recorrido en tren: ZARAGOZA-CANFRANC
◆ Otros lugares: Huesca, Jaca, Oloron-Sainte-Marie



DE ZARAGOZA A CANFRANC (Y OJALÁ PRONTO MÁS LEJOS)

EL ‘TAMAGOCHI’ DE CANFRANC, EL ÚLTIMO FUGITIVO DEL PIRINEO

Bajo el mismo techo que los trenes AVE de Madrid a Barcelona, esas flechas eléctricas, blancas y limpias como palomas de la paz que se posan allí, en las vías de Zaragoza-Delicias a veces aún huele a gasóleo quemado. Dicho esto, es probable que en todo el parque móvil de Renfe no hubiese un contraste más grotesco en confort, diseño y eficiencia que el de la serie 104, esos AVE, y los 596.

A los 596, los nuevos colores corporativos también los dejaron blancos, pero en el centro del andén más próximo al vestíbulo, casi como si taponase la vía, el 596-024 parecía haber entendido que el precio de sobrevivir era ese: intervenido, amputado, ahora tenía dos cabinas, dos *bogies* y dos puertas, todo ello comprimido en una sola caja de veinticuatro metros de largo en la que iban el motor y también los pasajeros. Pese a ello, desde las 8:40 de la mañana, la hora en que se desperezaba, el 596-024 era puro tesón: olvidaba la comparación y se propulsaba a empellones, con un sonido, el de sus motores MAN, que un camionero habría identificado antes que un maquinista. Pasados por el soplete y reducidos a su aspecto final, alguien comenzó a llamar a los trenes de esa serie *tamagochi*, igual que aquellas mascotas electrónicas, mínimas, que eran como llaveros. Y el nombre se les quedó.

Delicias: volver al futuro

Pero antes de dejar Delicias, esa enorme estación multimodal de la que parte el *tamagochi* merece más que una mención. En 2003, dos décadas después de estrenarse la línea Madrid-Sevilla, la primera del tren de Alta Velocidad Española (AVE), se abría por tramos una segunda línea que, con sobrecostos y retrasos, conectaría cinco años después Madrid y Barcelona en dos horas y media, y luego se prolongaría hasta la frontera francesa por el nuevo túnel de Le Perthus, a pocos kilómetros de la Costa Brava. El AVE, aparte de curvas de radio mayor, necesitaba vías de ancho internacional (1435 mm) para superar un hándicap histórico: aquel que se llamó «ancho ibérico» (1668 mm) y que, bien buscara dificultar una invasión a los

franceses o permitir locomotoras más potentes para una orografía complicada, terminó aislando el país. Delicias se había inaugurado en 2003 para recibir por todo lo alto al tren de alta velocidad. El día que se estrenó, el AVE no llegó a la cita, pero la estación se inauguró igualmente porque a los cinco días había elecciones y los vecinos estaban hartos de obras. Con las prisas, cuenta un primo mío que creció en Zaragoza, se olvidaron hasta de construir el acceso para los autobuses. Hoy, aparte de ellos y a casi igual distancia de Madrid y Barcelona, los trenes de alta velocidad comparten el mismo techo con los de ancho ibérico, como el Canfranero.

El cubo gigante, alargado, de hormigón y vidrio que es Delicias ofrecía un contrapunto majestuoso a la precariedad del *tamagochi*. La estación ha sido liberada del ruido y de la suciedad de los trenes de carga. Sobria y altísima, asumió la estética y la modernidad del AVE y parece un aeropuerto. Los vestíbulos, taquillas y salas de espera están situados en un primer piso muy elevado que corresponde al nivel de la calle. Desde ellos se desciende por rampas mecánicas a los andenes, largas plataformas que, acordes con la longitud de los trenes, se prolongan hasta adentrarse en los túneles inferiores. Con los años, negocios de lo más diverso han ido poblando sus locales comerciales. Con la ayuda de unos focos, la luz externa es entre suave y mortecina y los trenes AVE y Alvia entran y salen como anguilas. Y entonces llegaba ese olor. Renfe, el operador estatal y en ese momento único en pasajeros, no podía estar siempre de estreno. A las 8:40 de una mañana de diciembre, tras un rato calentando máquinas partía el *tamagochi*.

Tardienta y los postes azules

A su ritmo, el *tamagochi* comenzó su rutina recogiendo pasajeros en El Portillo, Goya y Miraflores, las estaciones soterradas de la capital aragonesa. Luego, al emerger de los túneles urbanos, rodeó por el este la ciudad y atravesó el río Ebro mientras dejaba las torres de El Pilar a lo lejos. Entre huertas repletas de verdura, cabañas campesinas y canales, esa vía se empareja al río Gállego, que baja desde el Pirineo, y lo remonta hasta Canfranc, un pequeño pueblo del Pirineo central lleno de historias fronterizas. La estación de Canfranc tiene varias veces más solera que la de Delicias y es más desproporcionada aún: el pueblo suma 550 habitantes y el edificio principal mide 241 metros de punta a punta, doce más que el largo del *Titanic*. Canfranc, que por su bello entorno es una de las estaciones más inverosímiles de Europa, significó delirios de grandeza, tensiones fronterizas, y como sabe cualquiera que pase frente a ella rumbo a los centros de esquí

cercanos, un olvido terco. Yo había viajado expresamente a Zaragoza porque en 2014, tras algunos descarrilamientos, el futuro de la línea era incierto. Tras la crisis iniciada en 2008, España se apresuraba a recortar en gasto público y yo me había apresurado a recorrer el Canfranero, una línea de baja demanda y subvencionada, no fuera que alguien decidiera sumarla a los 4800 kilómetros de vías sin trenes. De momento, dos veces al día, los *tamagochi* eran la última vida que le quedaba a la línea. Este la recorrería en casi cuatro horas —el doble que por carretera— y allí se detendría, en el límite con Francia, en el kilómetro 218 de los 307 de la antigua Zaragoza-Canfranc-Pau, esperando que ambos países decidieran sobre su suerte, posiblemente a doble o nada.

A la media hora escasa, en Zuera, el 596-024 esperaba el cruce con otro *tamagochi* y se detuvo junto a una fila de vagones enrejados cargados de coches Opel. Zuera estaba demasiado cerca de Zaragoza y en la estación no se subía nadie. Pero sus alrededores también eran conocidos por la planta de General Motors —Peugeot se haría con Opel en 2017—, y al otro lado de ese carguero estaba el mayor centro logístico para coches de España. Al mercado automotriz tampoco parecía irle demasiado bien. Debido a la caída de las ventas, leería después, el megaparking de Zuera apenas tenía ocupado el 20 por ciento de sus 12 000 plazas. La caída de las ventas de coches era un buen indicador de que España no acababa de remontar el vuelo.

Curiosamente, y a la par, España era ya el país con más kilómetros de alta velocidad per cápita del mundo. Tras más de una década con una sola línea, y siendo un país puntero en construcción de ferrocarriles, el AVE se convirtió en una obsesión de los gobiernos, que fantasearon con llevarlo a las cincuenta capitales de provincia. La alta velocidad era más cara que el tren convencional y no paraba en muchos pueblos. Su ocupación, además, era bajísima. Volaba, sí, pero no tenía claro hacia dónde.

Hasta Huesca, a 70,8 kilómetros de Zaragoza, el Canfranero discurre por su vía única de ancho ibérico y sin electrificar junto a un ramal secundario de alta velocidad. Como tal, este ramal tiene sus nuevos puentes y postes de corriente pintados de azul. Pero tampoco es AVE todo lo que parece. La próxima estación era Tardienta. En Tardienta, una anciana leía el periódico junto a unos operarios en la moderna cafetería del edificio principal de la estación, al otro lado de las vías del AVE. El sol mañanero que pegaba de soslayo al edificio solo templaría la escena unos grados. Tardienta había sido una estación de cierta importancia porque allí se unían las líneas de Zaragoza a Barcelona por el pueblo oscense de Monzón y la línea de

Canfranc, y aún paraban veintidós trenes al día. Pero al nuestro solo habían subido unos pocos pasajeros que se bajarían luego en Huesca, y era evidente que, a un pueblo así, el AVE le quedaba grande.

Al mismo tiempo que en toda Extremadura no había un solo kilómetro de vía electrificada —hasta 2022, Badajoz y Madrid, a 380 kilómetros, seguían estando a seis horas en tren—, Tardienta era la versión ferroviaria de los famosos aeropuertos sin vuelos —como el de Castellón o, mismamente, Huesca-Pirineos—. Según un artículo del diario *Público* titulado «Las estaciones fantasma del AVE», el pueblo tenía 1004 habitantes y había batido cuatro récords a la vez: era el municipio más pequeño de España en que paraba un tren AVE, tenía la estación de alta velocidad más cercana a otra —que era Huesca, a solo veintiún kilómetros— y estaba situada en el tramo donde el nuevo tren podía correr menos, con 160 kilómetros por hora de velocidad máxima, ya que el trazado por el núcleo urbano incluía el cruce de la vía de servicio a una vieja fábrica harinera y el tren debía bajar hasta los 40 kilómetros por hora. Así que, en términos reales, no era una línea de alta velocidad. El cuarto récord era una síntesis de todo lo anterior: Tardienta era la estación AVE con menos usuarios, 20 000 en todo 2010, y un promedio de cincuenta y cuatro al día. La siguiente de la lista, Guadalajara-Yebes, tenía cuatro veces más.

Mientras yo iba camino de Canfranc, David Albalate y Germà Bel, dos profesores de la Universidad de Barcelona, debían de estar a punto de terminar *La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria*, un informe muy crítico con las líneas españolas. Germà Bel solía dar conferencias y resumía el tema así: «Somos los que más larga la tenemos y los que menos la usamos».

Muy cerca de Santa Cruz de Campezo, el pueblo alavés en el que tuvo su banco de pruebas Alejandro Goicoechea —inventor del Talgo y letra «g» de ese acrónimo—, solía coincidir en verano con Jimmy, un abogado que ha pasado su carrera litigando en nombre de dos grandes fabricantes de trenes.

—La alta velocidad es para unir los centros de poblaciones grandes —me decía un día, paseando al atardecer—. Si tienes población dispersa, no sirve; y si voy de un polígono industrial de Madrid a otro en Valencia, llego antes en coche.

El crecimiento sostenido de España desde la entrada en la Unión Europea en 1986 había terminado en la burbuja financiera que explotó con la crisis mundial de 2008, y parte del gasto desenfrenado asociado a ella se vio en la planificación de líneas. Era curioso: ya en la España de 1855, bajo el Gobierno del general O'Donnell, se había aprobado la ley de ferrocarriles y autorizado la creación de bancos y

sociedades de crédito. Se desató tal fiebre por invertir en desarrollo de líneas férreas que el resto de la industria se paralizó y no hubo carga que llevar. Años después, la escasez del algodón detonó la crisis mundial de 1866. Y así se gestó la Gloriosa: el sector financiero español se derrumbó y la revolución acabó con Isabel II en el exilio.

Jimmy me explicaba que, tras esos primeros años de la España comunitaria, las constructoras españolas habían salido muy beneficiadas de los fondos recibidos para aquel primer AVE. Ganaron experiencia, se internacionalizaron, y a pesar de la que caía en casa seguían ganando licitaciones y tendiendo líneas en mercados emergentes. Los fabricantes CAF o Talgo (fundados en 1917 y 1942, respectivamente) ya exportaban a muchos países, pero empresas como OHL, Sacyr, Acciona o FCC comenzaron a construir o a asociarse en consorcios que construían sistemas ferroviarios completos. ACS, el emporio que Florentino Pérez preside a la par que el Real Madrid, llegó a comprar Hochtief, la principal constructora alemana. Pero en 2016, mientras la alta velocidad llevaba a 166 personas por kilómetro en Japón, en Alemania eran 83, en Francia 49 y en España 14.

—La alta velocidad solo funciona entre Madrid y Barcelona, que tiene un 70 por ciento de ocupación —decía Jimmy—. Y yo soy un detractor de la alta velocidad, salvo en esas líneas.

En España, los grandes vacíos de población eran el primer hándicap. Por lo general, los trenes de alta velocidad eran, y son, menos eficientes que los convencionales, que además reciben grandes subvenciones. Pero el debate está en si merece la pena su tremendo desembolso en infraestructura o la modernización de la red convencional. Según Albalate y Bel, las únicas líneas de alta velocidad rentables por sí solas en el mundo eran la Tokio-Osaka y la París-Lyon. Jimmy explicaba que los trenes de hoy no suelen tener grandes diferencias de potencia, pero para llevarlos a una velocidad u otra la clave es la vía. Un trazado nuevo exige en primer lugar expropiaciones, y además, a mayor radio de curva se requieren más terrenos. A su vez, el radio y la pendiente deciden los 200 o 300 kilómetros por hora de velocidad máxima. Pero ese tope solo se alcanzaba en ciertos tramos, y en un viaje entre Madrid y Sevilla, contaba, la alta velocidad podía ahorrar quizá quince minutos. Un tren a 200, en cambio, podía ahorrar muchísimo dinero.

—Antes se hacían rampas duras, como en el puerto de Pajares —entre Asturias y León—, donde tenías locomotoras esperando al tren para subirlo. Ahora se permiten unas pendientes y radios de curva que te dejan muy pocas posibilidades de trazado. Y en un país [montañoso] como España, la alta velocidad termina por ser viaducto-

túnel, viaducto-túnel.

No era el caso de Tardienta, que aún está en el llano. Pero el artículo de *Público* terminaba en un bar del pueblo, y allí el entrevistado pasaba la voz al hostelero, que tampoco sabía por qué tenían AVE. Preguntada por si el AVE había ayudado en lo demográfico, la alcaldesa respondía que el año anterior habían tenido veintiún funerales y cinco bautizos. Y un joven explicaba que el precio del billete por llegar a Zaragoza ocho minutos antes era casi el doble. «Puedes tender el trazado, que yo te regalo el tren», insistía Jimmy. Lo verdaderamente caro, dijo, es el mantenimiento. Y eso también había que pagarlo.

La antesala pirenaica

El *tamagochi* llegó a Huesca literalmente por la vía del AVE, que se había insertado en la convencional con un tercer riel. Allí, frente a los topes de la terminal, nos detuvimos junto a otro 596 superviviente, el 020. Se me ocurrió que tal vez los maquinistas cambiaban sus trenes para regresar a sus respectivas casas, práctica común en muchas líneas. Cuando arrancó en reversa, el Canfranero estaba a punto de librarse de su sombra, de esa modernidad que a veces esconde la otra cara de un país. Se desvió en la variante, una «Y» amplísima en medio de campos de cereal, rodeó la pequeña capital y como siempre, puso rumbo al norte, a las montañas, por la vieja vía.

La llamada Hoya de Huesca, una tregua antes de enfilar hacia las montañas nevadas del fondo, era una llanura arada, ahora reverdecida. Las primeras locomotoras habían llegado a Huesca en 1864 y alcanzarían Jaca en 1893[23]. Mientras el lado francés de esta línea ya nació electrificado, aquí la vía única seguía sin tendido. Y aunque el humo del diésel había sustituido al del carbón, daba la impresión de que poco más hubiera cambiado en siglo y cuarto. No se veían carreteras ni pueblos, solo el llano, algunas lomas trabajadas y, a cada tanto, algunos árboles pelados. Tampoco había túneles, ni taludes que facilitaran rectas, sino un trazado curvo a ratos, como posado en aquellos campos inalterados. Algunas casetas de piedra y caminos parcelarios que cruzaban la vía eran toda intervención visible, bajo un sol brumoso y matinal de invierno que desenfocaba los contornos y aletargaba el pensamiento. Regalos del tren. La importancia de esta línea podía verse en cada curva cerrada, pues las traviesas de madera eran prueba infalible. En cada cruce de un camino, un riel hincado en la tierra sujetaba un aspa blanca, la señal rústica que anuncia un paso sin barrera. Dos apeaderos de ese ladrillo tan aragonés, que es anaranjado y fino, estaban más en pie que los

restos de un castillo medieval en lo alto de una colina, pero igual de abandonados. En breve llegaría la estación de Ayerbe.

Hasta 1970, el Canfranero transbordaba carga y pasajeros en Canfranc y, con su contraparte gala, era el único tren que cortaba los 400 kilómetros que miden de largo los Pirineos. Ese año, un accidente misterioso inutilizó la sección francesa de la vieja línea y desde entonces ningún tren volvió a rodar por la vertiente norte. Por el sur, el tren diurno Río Aragón siguió trepando desde Madrid hasta Canfranc con su locomotora 319 o 333, un furgón amarillo de Correos y algunos coches de viajeros en colores pardos. Durante la temporada de esquí, dos ramas del tren Estrella Pirineos subían por la noche desde Madrid y Valencia, se empalmaban en Zaragoza y amanecían en Canfranc para ofrecer un plan que hoy es inimaginable: despertar bien mecido en Canfranc y pasarse el fin de semana entre las estaciones de Astún o Candanchú (que fue inaugurada, como la línea, en 1928). También llegaban allá trenes diésel más modestos, como los clásicos TER o algunos TRD modernos. Y por el camino, los «camellos», otra serie clásica, llamada así por los usuarios por llevar los aparatos de aire acondicionado a modo de jorobas, uno sobre cada puerta. A lo largo de cuatro décadas, tanto la vía entre Huesca y Canfranc como el servicio fueron menguando al punto de amputar más de su mitad a esos camellos. Los mitos nacen, pero también se hacen. Y fue así de mundano, a golpe de soplete, como cada camello engendró la unidad con vida propia más pequeña sobre rieles: el *tamagochi*.

Éramos pocos pasajeros a bordo, y tras de mí oí como una señora anunciaba al joven que tenía enfrente que ya llegaba a su destino. El joven dijo que él seguiría un par de pueblos más. Sin que él le preguntara, ella bendijo que la línea siguiera funcionando, aunque el Canfranero fuera lento, y se alegró de que en Ayerbe estuvieran haciendo obras para adecentar un poco la estación.

En el andén de Ayerbe había un pequeño tinglado en torno a un andamio. También había una vía muerta con un tope a medio desprenderse, una aguada que surtía las calderas de vapor de antaño, y descubrí incluso un pequeño puente giratorio que servía para dar vuelta a aquellas locomotoras cuando el tren, como en el puerto de Pajares, necesitaba refuerzos. Pero llegar a Ayerbe resultaba emocionante y me apresuré a preparar la cámara. A su salida, el tren avanzaba bajo los impresionantes Mallos de Riglos, unos farallones rojizos de aspecto arenoso, paraíso para escaladores. A sus pies serpenteaban formando rápidos las aguas del río Gállego y la vía quedaba encajonada. Como a uno siempre se le ve cuando es de fuera, el chico que hablaba con la señora me avisó de que las rocas se verían

mejor desde el otro lado del pasillo. Agradecí el detalle, pero más por la oportunidad de interacción. Yo ya conocía los Mallos, él era de la zona, así que le pregunté la última hora sobre el tren.

—Práctico no es —dijo, a pesar de la señora—. En los pueblicos ya casi todos tienen coche. Pero ya ves, como decía ella: «A mí, que no me lo quiten». Por un tiempo hablaron de cerrarlo, pero parece que no.

Junto a la puerta del lado izquierdo, por dentro, alguien había pegado un adhesivo. Era una ilustración con un tren de carga, la estación de Canfranc al fondo y cumbres nevadas entre nubes en lo alto. «Túnel de Canfranc reapertura. Esfendamos o tren. Vía directa a Europa.» El mensaje estaba escrito en fabla, la lengua aragonesa.

Era obvio que, en España, el tren aporta al campo otro tipo de beneficios. Los ingresos de las líneas convencionales españolas no llegan por sí solos ni para mantener las líneas operativas. Pero aunque últimamente la mayor parte de la inversión se la llevaba el AVE, el grueso de usuarios tomaba trenes convencionales, esencialmente de cercanías y media distancia. Además de unos pueblos cada vez más vacíos —un problema tan aragonés, tan castellano, tan extremeño—, la producción agrícola está atada a las políticas comunitarias, que la llevan hacia una industrialización que ahoga a los pequeños productores y los empuja a las ciudades. Seguimos alimentándonos del campo, pero de un campo que en gran parte es ajeno, si no directamente extracomunitario. Y la supresión de líneas dejaría aún más maltrechas las zonas por las que todavía pasa el tren.

El chico se llamaba Fernando, tenía veintiséis años y era arquitecto, pero trabajaba repartiendo *pizza*. Dijo, y con razón, que lo más bonito empezaba justo a partir de Sabiñánigo. Algunas veces él llegaba hasta Canfranc, pero otras veces se bajaba allí.

—Mis padres tienen una caravana fija en el *camping* de Sabiñánigo. Es mi refugio. La gente normal se va a su pueblo, y yo, como no tengo pueblo, voy ahí.

La idea del pueblo es al español como la dacha, por ejemplo, es a un ruso, y una caravana fija me pareció un buen remedio. Cuando sentía que lo necesitaba, Fernando tomaba el tren. Le gustaba más subir en otoño al Pirineo. Entonces, a diferencia del invierno, no había nieve, pero encontraba más agua y le parecía que todo estaba más vivo, se encontraba menos solo. Como parte de ese escape, de nuevo, el tren no era un simple medio.

—Para mí, este tren tiene una carga emocional grande —dijo—. Me gusta tomarlo una vez al año e ir leyendo. Hace un añico, fue aquí donde empecé a escribir.

Antes, se subía y solamente iba leyendo. Pero una vez, otro repartidor veterano le dijo que, para él, el pensamiento iba libre sobre la moto y disfrutaba que las personas le abrieran la puerta de sus casas. Aquel compañero, mientras agradecía que su manera de ganarse el pan le diera esos momentos, decía que su verdadero trabajo de ocho horas comenzaba al terminar de repartir las *pizzas*. Era filósofo y filólogo. Fernando se quedó con esa frase y, desde entonces, también escribía a bordo.

A partir de Sabiñánigo, en las casas del Prepirineo, el ladrillo alargado iba dejando su lugar a la roca expuesta, piedra de cantera gris. El tren tocaba un valle conocido como La Canal de Berdún. Y el color gris era también el color de Jaca, la capital comarcal de la Jacetania, que aparece ya nombrada por Estrabón en sus escritos y hasta el año 1097 fue antigua capital del Reino de Aragón. Hoy, Jaca tiene solo 13 000 habitantes, pero aún es la cabecera del Pirineo Central, un cogollo de pisos de tres o cuatro alturas, muchos de ellos, apartamentos. En un país donde los deportes de hielo son minoritarios, Jaca es una rareza al sur de los Pirineos.

Para muchos jóvenes, yo entre ellos, Jaca son recuerdos de algún viaje a esquiar en que nos alojábamos allí, o de una tarde en la vieja pista de hielo, que era un edificio setentero con aires alpinos y vigas de madera. Esa pista, precisamente, llegó a albergar en 1974 los mundiales de patinaje artístico. En el plano nacional, el Club de Hielo Jaca era el equipo más laureado de la liga española de *hockey*. De pronto se quedaba sin medio equipo, sin pista o sin patrocinador y se retiraba de la liga, pero lo mismo regresaba y la ganaba de nuevo. Desde 2007, la pista había sido sustituida por un palacio de hielo moderno y ahora había conflictos por ver si se rescataba o derribaba.

Entre los recuerdos jacetanos de mi infancia hay también una pintada mal escrita a propósito con espray sobre una roca del camino: Caca 2002, decía. A pesar de su tamaño, Jaca había presentado tres candidaturas para albergar los juegos olímpicos de invierno, y me parece que aquello hacía escarnio de una de esas aventuras. El poco frío parecía ser un hándicap. Se apoyaba en Zaragoza y Andorra, donde la nieve estaba casi asegurada, pero el combo no funcionó. Nagano, Salt Lake City y Vancouver se llevaron el gato al agua en 1998, 2002 y 2010, y Jaca siguió fuera del mapa[24].

Pero Jaca sigue manteniendo sus *carnecerías*, las casas de piedra con tejados de pizarra y su catedral románica, donde destacan los característicos rebordes tallados —ajedrezado jaqués— que llegaron a Galicia.

En las vías, junto a otro viejo puente giratorio, había una corta

fila de vagones cerrados de mercancías. Ese hallazgo anticipaba noticias, porque yo creía que el monopolio lo tenía el Canfranero.

Los veinticinco kilómetros finales entre Jaca y Canfranc son sin duda los más espectaculares de la línea. La carretera, el río Aragón y la vía comparten el valle de Somport, uno de los tajos entre aquellas cumbres que rondan los 3000 metros y mantienen nieve todo el año. La mayoría de curvas de la vía podían verse desde las butacas delanteras a través de la puerta que separaba al maquinista. Los rieles llaneaban apenas unos metros y volvían a empinarse, y las paredes, fueran de roca o bosque, crecían a ambos lados. El primer tren desde Jaca llegó a Canfranc en 1922. Para ascender desde los 820 metros a los 1195 necesitó rampas de hasta el 3 por ciento, dieciocho túneles y siete viaductos. Uno de ellos, el de Cenarbe, traza una curva muy abierta sobre veintiocho arcos.

En los pasos pirenaicos como este se concentra mucha historia. Por aquí no pasó Aníbal con sus elefantes —fue cerca de Portbou, en Cataluña—, pero sí uno de los caminos principales a Santiago, el llamado aragonés. De ahí la importancia de la catedral de Jaca, una de las primeras en recibir el influjo del románico francés.

A casi cuatro horas de haberse iniciado el viaje, los rieles emergieron de un pequeño túnel en curva y comenzaron a bifurcarse una y otra vez hasta formar más de una decena de vías. Allí, el *tamagochi* era nuevamente muy pequeño. La playa de Canfranc queda encajonada en medio de un circo de montañas de tupido pino negro, y en lo alto, muy en lo alto, bajo el resplandor de las cumbres nevadas.

Ese llano, llamado de Los Arañones, hubo que inventarlo. Para ello, se rellenó el valle con escombro extraído en parte del interior de la montaña. Material habría, ya que al otro lado de ese llano empezaba Somport, un túnel de casi ocho kilómetros y un hito de la época; se desvió el curso del río Aragón y, además de la estación, la explanada creada dio para dos largos muelles de carga, una cochera semicircular para las locomotoras con su puente giratorio —este sí, enorme—, y un buen número de edificios para albergar al personal.

Y al otro lado del nuevo cauce se levantó Canfranc Estación, un barrio que creció cinco kilómetros al norte del viejo pueblo y al que superó en tamaño. Había sido planeado para unos dos mil obreros e ingenieros, y luego, su situación y vocación le hicieron prosperar como a otros pueblos fronterizos. Aparte de alcohol y de cigarros, que eso nunca falta en las esquinas de los mapas, había vajillas o barras de pan de estilo galo, todo un lujo a la mesa en tiempos de autarquía y escasez. Canfranc tuvo hasta liceo francés. Al fin, ya dentro del mercado común, la aduana cerró en 1992 con la apertura del espacio

Schengen, y hoy, los habitantes de Canfranc no pasan de quinientos.

Quinientos habitantes, dos trenes y la segunda mayor estación de Europa

El *tamagochi* avanzó a lo largo de la imponente estación como si fuera un perro cansado en busca de un rincón para tumbarse. Imponente significa 241 metros de largo, esto es, casi cinco piscinas olímpicas en fila, si bien de ancho no tendría más de una. Imponente, también, por el hecho de que estaba vacía, porque al ser humano le impresiona mucho más la ruina, la evocación de algo que fue. Por fuera estaba remozada, rodeada por completo con una reja metálica, pero por dentro se veía desvalijada y sin rastro de cartelería. A tres vías de distancia del andén, el *tamagochi* rebasó el vestíbulo central, cerrado, inerte, y se apagó junto a un pequeño apeadero situado enfrente y que tenía el tamaño idóneo para un pueblo como Canfranc.

José Luis, el maquinista, abrió la puertecilla que lo aislaba en la cabina y pregunté qué tal era el viaje al otro lado del cerrojo.

—Aburrido —soltó—. A cincuenta.

Este último tramo era el más dado a descarrilamientos y el estado de las vías no permitía correr más. En 1935, imagino que José Luis lo sabría, el tren de Zaragoza hasta Canfranc hacía solo tres horas y media. Entonces, un automotor Renault tomaba un ligero desvío y hacía alguna parada menos. Ahora, la máxima de la línea era 90 kilómetros por hora, pero desandando la vía iba a encontrar un cartelón que decía Hasta Jaca bajo una señal de máximo a 40. Demasiado para un maquinista de hoy.

La lentitud y la rutina tenían resignado a José Luis, pero allí, en el frío de la altura, uno miraba la estación y entendía que había sido levantada para cumplir metas más altas. Con Francia inmersa en la Gran Guerra, las obras se demoraron unos cuantos años hasta que, por fin, el 18 de julio de 1928, el rey Alfonso XIII y Miguel Primo de Rivera se hicieron la foto junto al presidente francés Gaston Doumergue. Se cuenta que en la propia inauguración pudo estar Franco, que dirigía la Academia General Militar en Zaragoza. En 1936, durante la Guerra Civil, el propio Franco temió que pudiera llegar ayuda republicana por el túnel y lo mandó tapiar. Siguió así hasta 1939, y en 1944, en plena Segunda Guerra Mundial, volvería a cerrarse hasta 1948. Pero entre medio —y ya con SNCF y Renfe en lugar de las compañías Midi y Norte—, parece que Canfranc bullía.

El edificio, que incluía hotel para viajeros y enfermería, es todo fachada, simétrico y con poco fondo. Consiste en un vestíbulo central abovedado y dos largas alas que se extienden paralelas a las vías. Sus

tres alturas están repletas de ventanales contiguos, los más altos, abuhardillados bajo un enorme tejado de pizarra. Resulta muy francés, de corte clásico, pero también mezcla *art déco* con *art nouveau*.

Los aragoneses han escrito mucho acerca de esta colosal desproporción. Como la frontera se sitúa en pleno túnel de Somport, se había querido que aduanas, controles migratorios y residencia para el personal quedaran en un mismo edificio justo al salir de él. Fue del lado español, y hay quien ve ya ahí muestras del desinterés de Francia por la línea. Para España, la entrada en el siglo XX había sido traumática con la pérdida de Cuba y Filipinas y la crisis económica y política que siguió. Pero al menos, quien llegara desde Francia se encontraría una estación de primerísimo nivel. Para ello, un acuerdo excepcional permitió que la estación, ocho kilómetros dentro del territorio nacional, se dividiera a lo largo de su eje y todo su costado oriental fuera francés. Las dependencias quedarían duplicadas a lo largo de uno y otro andén.

Para el historiador Santiago Parra, coautor del libro *Canfranc: el mito*, el proyecto nació muerto. La responsable de levantar la parte española del ferrocarril era la compañía Norte, que había abierto el paso del Cantábrico por Irún. Otro historiador, Carlos Rilova, sospecha que la principal entidad financiera de entonces, el Crédit Immobilier, también había apostado fuerte por Irún para unir París y Madrid. Y un tercero, Alfonso Marco, escribe que «fue un ferrocarril sobredimensionado, concebido por personas del siglo XIX a partir de estudios, ideas y conceptos también decimonónicos». Francia había invadido España al inicio de ese siglo y, pese a su reciente derrota en la guerra franco-prusiana, en España no se fiaban del vecino. Unos kilómetros más abajo de Canfranc, en Villanúa, había un llano idóneo para situar la estación a una cota de solo mil metros, pero el miedo de los militares a una posible invasión francesa les llevó a encajonarla al fondo de ese valle sin salida, a casi mil doscientos, algo inapropiado a tenor del clima. Aceptar una cota más baja, alegaron, se parecía a recibir al enemigo en el salón de casa. Tal era la paranoia bélica que construyeron dos fuertes y otras dos torres de vigilancia. Una de ellas es la de Fusileros. Hoy rehabilitada como centro de interpretación, se había levantado ya dos décadas antes de que el tren se inaugurara.

Si de este lado era así, el francés se las traía. Hubo que unir los 427 metros de altura del paraje de Bedous con los 1210 de cota máxima del túnel de Somport. Fue necesario construir diecisiete puentes y quince túneles, entre ellos uno helicoidal, con una boca casi encima de la otra, y rampas de hasta el 4,3 por ciento cuando en Pajares, por ejemplo, las más temidas tienen 2,3. La tracción vapor no

bastaba para aquello y la compañía, Chemins de Fer du Midi, debió dotarla de catenaria y de seis subestaciones y adaptarla, ya por esos años, a tracción eléctrica.

A pesar de los esfuerzos, se ve que Francia siempre estuvo más inquieta por su frontera norte que sur. Cuando en 1970 una máquina francesa patinó en los rieles y se llevó al fondo de un río el puente de L'Estanguet, París anunció con un lacónico mensaje que el servicio quedaba temporalmente interrumpido. La subestación de Urdos había dejado de funcionar. Los depósitos para verter arena a los rieles, el método para que los trenes no resbalen, estaban congelados, casi vacíos, y los maquinistas buscaban en tierra firme piedra para que las propias ruedas la triturasen. Pero los frenos de las BB 4227 y 4237, que eran eléctricos, se desconectaron, y el tren, en reversa, alcanzó los 135 kilómetros por hora antes de caer al río Aspe. Hay quien cree que los hombres y la tecnología disponibles lo hubieran restablecido en un día y que el suceso —el tren era de carga— fue el pretexto ideal para cerrar la línea, saltándose el acuerdo binacional y aducir luego falta de rentabilidad. El cierre temporal llega hasta hoy.

La segunda guerra mundial y su frente pirenaico

Canfranc y su historia tienen cuerda para rato, tanto si se discute el futuro como si se investiga el pasado. Películas, documentales, cortos, videoclips, novelas o libros de divulgación tienen su razón de ser aquí. Por supuesto, también rumores. Pero al fin, la historia del oro nazi sí se pudo comprobar.

España y Portugal vendían a Hitler el wolframio necesario para aumentar la resistencia de sus tanques. A cambio, desde Suiza llegaban lingotes de oro por tren y en Canfranc los transferían. Pero lo que en Canfranc siempre se supo tuvo un curioso augurio en forma de un famoso anuncio, el del «calvo de la lotería». Se grabó a finales de 2000 en la estación, con nieve y con mucho polvo de hadas. Allá por donde pasara, aquel genio pirenaico de la lámpara, de mirada penetrante, abrigo negro y por completo calvo, mandaba a volar décimos premiados que iban cayendo, sin aviso, en bolsillos de aquellos con los que se cruzaba. El eslogan decía: «Que la suerte te acompañe».

Un día de 2001, Jonathan Díaz hacía tiempo deambulando por las vías. Díaz, francés hijo de españoles, era chófer del autobús que cubría el tramo francés interrumpido, el Oloron-Sainte-Marie-Canfranc. De pronto, vio un sello extraño en un viejo papel. Extrañado, regresó al día siguiente, juntó un millar de papeles de entre todos los que había en los alrededores de la aduana y los llevó a casa. Utilizó una solución

para intentar recuperarlos de la humedad sufrida en años. Comenzó a interpretar lo que surgía, y entonces se llevó el gordo.

Lo que surgió primero fue un mensaje que hablaba de 3,6 toneladas de oro en tránsito. Los papeles daban fe del paso de cuarenta y cinco trenes con 86,6 toneladas de lingotes en dirección a Portugal (74,1) y España (12,5). Básicamente, los lingotes surgían de fundir las pertenencias requisadas a los judíos europeos. Por el puerto de Pasajes —en Guipúzcoa, actual Pasaia— y los de Portugal, salió gran parte del oro en dirección a Sudamérica, donde muchos nazis terminaron escondidos. Los registros fechados corresponden a 1942 y 1943, pero hay testimonios anteriores, y la historia da para sospechar de trenes más tardíos. Un periodista del *Heraldo de Aragón*, Ramón J. Campo, tiró del hilo. Y después, con cuerda suficiente, ató los cabos sueltos en *El oro de Canfranc*[25], su libro.

En el pueblo, por ejemplo, Campo encontró a Daniel Sánchez, un viejo empleado de aduanas de ochenta y siete años que de joven había cargado varias sacas de oro nazi. En Barcelona apareció Teodoro Escalante, hijo de un carabinero —un cuerpo que luego se integró en la Guardia Civil— y natural del Col de Ladrones, junto a Canfranc. Escalante se enteró del hallazgo y llamó a Víctor López, entonces alcalde de Canfranc, para contarle lo que él mismo había cargado ya en 1941.

Y aparecieron las hermanas Lola y Pilar Pardo, que a raíz del hallazgo de 2001 y tras consultar con su familia decidieron que era bueno compartir lo que sabían. Ramón J. Campo entrevista a Lola y no da crédito. Sin maletas y con una faja, siguiendo recomendaciones, las dos hermanas habían transportado en el tren Canfranc-Madrid, a escondidas, sobres con documentos de la resistencia francesa para los aliados de Londres. Con fotos y mensajes escritos en inglés y francés, allí se reportaba lo que sucedía en los campos de batalla. Francia estaba partida entre una costa atlántica, tomada por los nazis hasta la frontera de Hendaya, y un amplio sureste colaboracionista, el del mariscal Pétain. Los soldados nazis y algunos hombres de la Gestapo habían tomado posesión de la parte francesa de la estación. A las hermanas nunca las descubrieron. Descubrieron a un hombre correo que actuaba en el paso de Irún, el vasco Juan Astier. Y fue cazado y sentenciado, aunque finalmente lo amnistiaron. Campo le cuenta a Lola Pardo lo que le sucedió a Astier y advierte que las piernas de ella tiemblan. Ella le señala un regalo de bodas que Astier le había hecho. Y sin embargo, cuenta que ella nunca supo que él también era informante. A su vez, Campo defiende que tampoco Astier supo la misión de las hermanas y que el secretismo funcionó a la perfección. Y

transcribe alucinado a Lola: «Mi marido —un guardia civil extremeño — se murió sin saberlo».

Campo sugiere que esa información sobre los campos franceses pudo ser clave en el desembarco de Normandía. Se ha dicho incluso que Canfranc fue el único municipio español tomado *de facto* por los nazis, pero Alfonso Marco no lo cree. Nació en la propia estación de Canfranc y, además de historiador, es tercera generación de ferroviarios. Al teléfono me dirá que ese extremo le parece exagerado. Que Canfranc fue un escenario secundario, nada comparable con Crimea, por ejemplo, o con las minas de hierro suecas. «El aspecto novelesco de las historias del oro, nazis y espías ha podido con la historia "ordinaria", de no menor interés y encanto», escribiría después.

Según Fernando Martínez de Baños, militar e historiador, «en su tiempo no hubo tránsito de viajeros por orden del mando alemán, pero sí era un eje de escape de los que huían, igual que otros muchos pasos del Pirineo». Se sabe que en Portbou, también lo cita Campo, el filósofo Walter Benjamin se suicidó al serle denegado el paso. Y Campo también recupera a Ricardo Galtier, historiador zaragozano que rescató las memorias de su abuelo Antonio, mozo de la aduana de Canfranc, y con ellas las de un judío húngaro de apellido La Rue. La Rue cruzó media Europa junto a su esposa y cinco hijos, pero le dieron el alto y le obligaron a volver para auxiliar al ejército del III Reich. Murió allí mismo de un infarto. Los presentes hicieron una colecta para sufragar los gastos del entierro y, según Galtier, allí quedó su cuerpo. Sin embargo, los datos oficiales hablan de 30 000 judíos que lograron huir de Francia por Canfranc. Gracias, seguramente, al bretón Albert le Lay.

Le Lay era quien encomendaba a las hermanas la misión de los envíos, aunque ni su hija Jeannine lo supo hasta que lo dijo Lola Pardo. Por aquel entonces, Le Lay tenía una delicada doble vida de jefe de la aduana francesa de Canfranc y espía de la Rèsistence. Perseguido por la Gestapo, ayudó a muchos aviadores y agentes secretos aliados en sus viajes a Francia y fuera de Francia. Finalmente, un taxi lo esperó al cabo de las vías de la estación y lo llevó junto a su mujer a Zaragoza. Allí se alojó en casa de un amigo médico que le facilitó la huida en otro coche hasta Madrid. Al día siguiente, el médico recibió una visita de oficiales preguntándole por él. Auxiliado por la embajada británica, Le Lay llegó a Sevilla, luego tomó un barco a Gibraltar y de allí un avión a Argel. Cuando acabó la guerra, decidió que volvería a Canfranc y vivió allí dos años más.

A los pocos meses de mi viaje, el puente peatonal entre Canfranc

y su estación se llamaría Albert le Lay.

Leer entre las vías

En la explanada, la zona francesa aún seguía intacta después de cuatro décadas y se reconocía sin necesidad de comprobar su menor ancho entre rieles. Bastaba con mirar arriba y buscar los postes herrumbrosos de la electrificación, probablemente originales de los años veinte. En 2014, viendo resoplar el *tamagochi* diésel ochenta y seis años después de la inauguración, esos postes y cables eran una dislocación completa.

A partir de ese escenario, y a lo largo de los muelles de carga, resultaba algo más fácil que ahora imaginar el trasiego de los años buenos. Permanecían una grúa fija y el cadáver de un furgón antiquísimo de Correos. Aún se adivinaba el color caqui y por su línea y fuelles de acople podría datar de los años cuarenta. En el extremo sur de la playa, no lejos de otro vagón totalmente calcinado y con los muelles de las butacas fuera, encontré, partida en dos, una aguada para locomotoras de vapor y escrito, intacto, «Caminos de Hierro del Norte». Y un poco más cerca, en semicírculo contra la montaña, persistía una descomunal cochera abierta a la que llegaban doce vías radiales desde un largo puente giratorio, todo óxido, que daba cuenta del tamaño de las locomotoras que hubo de mover.

Esas vías mínimas duraban lo que un foso de inspección —lleno de tierra y hojas— y morían a cubierto, contra un tope de hormigón y frente al hueco de enormes ventanales por los que asomaba el bosque entre el musgo, la hojarasca y el sonido de torrentes desaguando. Esos abedules, álamos y hayas eran parte del millón y medio de árboles y pinos plantados en su día en las laderas para evitar aludes, pero el viento los había llevado hasta las vías, donde vástagos furtivos habían germinado en el balasto reverdecido y viejo. Entre el frío y la humedad, en aquel hangar solo quedaba un montón de palas de acero en forma de cuña para que las locomotoras pudieran despejar la nieve de la vía.

En las décadas posteriores a la guerra, este paso de montaña no alcanzó la importancia deseada. Los trenes de pasajeros, inexplicablemente mal coordinados, obligaban a transbordos de largas horas en Canfranc. Canfranc se benefició de la exportación de fruta desde el Levante, aunque toneladas de cítricos valencianos se arruinaron por las heladas a la espera de ser recolocadas en trenes franceses. España importaba trigo de Estados Unidos, y cuando venció el acuerdo, Canfranc empezó a ver llegar algunos trenes con maíz galo. Pero nada de eso podía compararse con el trasiego de los pasos

costeros.

Terminé el paseo en el otro extremo de las vías, en la boca española del túnel binacional. El circo de montañas dejaba pocas horas de sol y quedaban algunos manchones intactos de la nevada de días atrás. El viento peinaba la nieve de las cumbres, la levantaba y la hacía caer una segunda vez sobre las vías con el cielo completamente azul. No había otra explicación. Pero allí, bajo el enorme escudo franquista que todavía presidía el túnel, se podrían explicar cuestiones de física mucho más complejas. Al cabo de ese túnel antes estaba Francia. Ahora, allí había una reja. La reja tenía una puertecilla con candado nuevo, el suelo estaba cimentado y anillos de luz se proyectaban a lo largo de la bóveda, montaña adentro. Habían pasado cuarenta y cinco años del cierre definitivo, y aquellos focos encendidos no cuadraban.

A pocos metros de la boca descubrí una camioneta de la Universidad de Zaragoza. En concreto, del Grupo de Investigación de Física Nuclear y de Astropartículas. El túnel de Somport de carretera se había inaugurado en 2003 sin tocar el ferroviario, y tras los permisos requeridos se pudo crear el aquí Laboratorio Subterráneo de Canfranc. Los 850 metros de roca vertical sobre las salas de investigación lograron el «vacío cósmico» soñado por los físicos. Desde 2006, tras esa reja, grupos de científicos internacionales intentaban conocer más sobre neutrinos y materia cósmica. Al salir, como si salieran de *La montaña mágica* de Thomas Mann, disfrutarían del aire puro de la altura y pasearían entre los pinos y las nieves, preguntándose por el sentido último de la vida.

El futuro no es para románticos

Obviamente, la existencia del laboratorio en pleno túnel no parecía compatible con la reapertura. José Luis, el maquinista, me había dicho que si quería actualidad debía buscar a Víctor López, antiguo alcalde de Canfranc que ahora vivía en Canfranc Pueblo, unos kilómetros valle abajo. Lo conocía de la escuela y era de las personas más activas en la plataforma por la recuperación del tren.

Canfranc Pueblo no estaba lejos, el autobús tardaba cinco minutos hasta allí, pero venía poco y no pasaría en unas horas. Así que salí a la carretera, vi que bajaban tres coches, dejé pasar el primero pero ante el segundo levanté el pulgar.

En Francia, hacer autostop hoy es un placer. En España triunfó un bulo que dice que es ilegal y yo nunca había tenido tanta suerte. Ante mí se detuvo la versión carretera del *tamagochi*. Aunque llevaba matrícula de Segovia, era otra cápsula del tiempo.

No supe por dónde abrir su puerta. Aquel huevo era un Seat 600 color crema, de copiloto iban un par de esquíes no muy largos y la manilla, que más bien parecía una bisagra prominente, estaba donde debería haber un retrovisor. Era un 600 D, una rareza de los años sesenta acorde con el día que estaba viviendo. Sus puertas se abrían hacia atrás y por eso se le apodó «puertas suicidas» o hasta «mirabragas». A los mandos iba Gonzalo de Castro, que era de Zaragoza.

—A ver si cabes —me retó, mientras apartaba los esquís de fondo —. Haz como que te abrochas el cinturón.

Logré encajar mis piernas, pero no había cinturón. Del volante colgaba algo parecido a una tarjeta, tal vez una licencia especial que lo indultaba, como al *tamagochi*. Me dijo que recogía a gente porque siempre se acordaba de una vez en que nadie quiso llevarlo a él. Se lo agradecí, y luego le dije que iba solo a Canfranc Pueblo, que buscaba al exalcalde para que me hablara sobre el tren.

—Para mí fue un error construir el tren por este lado —me dijo él, y eliminó medio debate de un plumazo—. Se gastaron millones para ir a dar a un valle en el que no hay nada.

En 1904, cuando se firmó el acuerdo binacional para ejecutar la línea, ya se habían aprobado otros similares. Los inversores de la época se liaron la manta a la cabeza y empezaron a proyectar ramales. Pequeños núcleos pirenaicos como La Tour de Carol y Puigcerdá, Pobla de Segur, o el valle del Noguera-Pallaresa tendrían su ferrocarril. Lo mismo pasó en Navarra o en Euskadi. Pero el Alto Aragón, con su población esencialmente rural, su dialecto y sus topónimos entre lo ibérico, lo vascón y lo romance, eran más tierra para alpinistas, esquiadores y filólogos que para industriales. De hecho, con o sin caminos, fue el contrabando lo que proliferó a lo largo de los valles fronterizos.

Me costó dar con un vecino en Canfranc Pueblo. Así son muchos de estos pequeños núcleos, que en invierno cierran. Y cuando lo logré, supe que Víctor López no estaba allí, sino en Canfranc Estación. Aproveché para visitar la iglesia medieval de La Asunción y encontré señas de la ruta aragonesa del Camino de Santiago, que coincidía por allí con un GR, una de las grandes rutas de senderismo que atraviesan Europa. Como el sol de diciembre se escondía, me puse gorro y guantes, crucé un puente remozado del siglo XVII sobre el joven río Aragón y empecé a remontar el valle por la margen izquierda, cual peregrino que regresa, entre árboles sin hojas y muretes de piedra cubiertos de musgo.

Víctor estaba impartiendo un seminario y creo que le interrumpí.

Me abrió la puerta de Sargantana, una empresa-asociación que funciona como albergue, consultora y promotora de desarrollo de la zona, y me presenté. Él se ofreció a contactarme por correo para charlar mejor. Así que me metí en uno de los varios bares que allí hay junto a la carretera, refugio de tantos conductores mareados, y me pedí un trozo de tortilla con una caña Ambar que disfruté hasta que casi pierdo el tren de vuelta. En realidad no quería irme. Pero la noche estaba a punto de caer y estas montañas quedarían inhóspitas, más si cabe, y por debajo de los 0 ºC.

Semanas después, seguí investigando desde casa. El asunto era profundamente identitario y levantaba pasiones en ambas vertientes. Las relaciones transfronterizas eran seculares y cordiales, y ahora, de ambos lados presionaban juntos en coordinadoras prorreapertura. Desde CREFCO, los aragoneses, y CRELOC, los del Béarn, rechazaban que los moviera el romanticismo y argüían desarrollo, aunque también existía una coordinadora que luchaba contra la reapertura, y sus siglas lo decían todo: CROC. Mientras los sucesivos gobiernos españoles cambiaban varios cromos con la derecha catalana, a decir de Víctor, los franceses presionaban. El tramo Pau-Oloron-Sainte-Marie se había renovado en 2011 y el Gobierno socialista de Aquitania trabajaba en reabrir los veinticinco kilómetros de Oloron-Sainte-Marie hasta Bedous. Allí, según recoge Alfonso Marco, los nuevos automotores recibían nombres como «ballenas», «salchichas», «supositorios» o «pepinos», clara prueba de su pronta integración, e incluso el inquilino actual de la estación de Urdos, de nombre Pierre Cellard, se había puesto a desbrozar lo que faltaba de vía hasta Canfranc a bordo de un sidecar sobre raíles que se había construido.

El paso de Canfranc debió haberse reabierto en 2006, al menos según lo que habían pactado España y Francia en 2000 y 2001 en Santander y Perpignan. Pero eso no pasó, y luego vinieron la crisis, más estudios, y al final, la TCP. La Travesía Central del Pirineo, o TCP, era un proyecto de altas prestaciones que perforaría el Pirineo por otro valle. Pero España y Aragón no necesitaban otro corredor de trenes sin parada. «La TCP puede ser realidad, o no, en treinta años —me iba a explicar Víctor por correo—. Pero les sirve a todos para vender humo y no ceñirse a la realidad. Es una fantasía.» La reapertura del Canfranc implicaría trazar un nuevo corredor a la última e impulsar la zona traería beneficios económicos, ambientales y sociales. «El Canfranc tiene otras características», me diría Alfonso Marco. Pero Marco era cauto en cuanto a las obras del túnel y del lado francés. «Serían necesarias muchísimas acciones de mejora. Y entonces, valorar hasta qué punto va a merecer la pena.»

Quedaba, por último, otra actividad que mantenía viva la llama en la estación, un resquicio de los tiempos del maíz galo. En el extremo noreste, Santiago Marraco, un canfranero que había presidido el Gobierno de Aragón, levantó en los años ochenta Silos Canfranc. Aún hoy camiones franceses llenaban esos silos, y tolvas españolas salían bajo ellos en tres trenes semanales con 800 toneladas de grano rumbo a Martorell, en Barcelona. El gerente le decía a otro reportero del *Heraldo* que sería más barato llevar el grano en camión. «Pero queremos mantener el tren no por romanticismo, sino porque, si los precios vuelven a subir, el ferrocarril permite mover grandes volúmenes sin riesgo.» Desde ese mismo año, el transporte de carga estaba liberalizado en España y de sus trenes tiraba una máquina de Continental Rail. Por si servía de premonición, a los mandos de esa empresa no iba ningún romántico, sino Florentino Pérez.

Ya a oscuras, el *tamagochi* partió con unos pocos pasajeros en sentido Jaca. Pregunté al revisor si al otro lado de la mampara de vidrio que dividía los habitáculos olía tanto a humo como en el mío. Él no notaba el humo, pero no pareció extrañarle.

—Estos trenes deben pasar su revisión reglamentaria, pero creo que a la empresa ya no le va a interesar —auguró—. Le quedarán dos años. Aquí hay seis trenes, otro en Murcia y en total habrá ocho o nueve. Si no me veis es que nos han jubilado a la vez. Nos jubilaremos juntos este y yo.

Nota:

Los *tamagochi* estuvieron en servicio hasta 2021, cuando fueron sustituidos por otros automotores diésel más modernos. Se espera que las políticas europeas de sostenibilidad favorezcan la reapertura electrificada de los 33 kilómetros que faltan del lado francés, pero, mientras tanto, las autoridades aragonesas se decidieron a impulsar el turismo en la comarca, y ese mismo año Canfranc ya ofrecía una cara muy distinta. En la explanada se arrancaron las viejas vías, se reinstalaron solo las necesarias y se construyó una terminal funcional y a la medida. Lo demás se convirtió en un enorme parque que preserva las viejas naves, una de ellas como nuevo centro de peregrinos. Y ante todo, se restauró la estación para convertirla en un hotel de lujo. El Royal Hideaway Hotel de Canfranc Estación, a cargo del grupo hotelero Barceló, abrió en 2023 con 104 habitaciones. A su lado permanecen dos vagones restaurados, y el resto fueron trasladados a la gran cochera.

◆ País: CHINA
◆ Línea férrea: MAGLEV SHANGHÁI
◆ Tramo recorrido en tren: LONGYANG-AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PUDONG

¿ES UN TREN, ES UN AVIÓN?

10

EL MAGLEV, 440 SEGUNDOS EN ÓRBITA POR ENCIMA DE SHANGHÁI

En los planos del metro de muchas ciudades hay ciertos trenes periféricos que se dejan ver por las esquinas, que suelen unirse con la red en la estación término de alguna línea y pronto se van del garabato urbano. Premetro, S-Bahn, metro ligero..., sus líneas no suelen tener un nombre como las demás, otro numerito, otro color, y ya. Pero según se vea, en Shanghái, capital financiera china, veinticuatro millones de personas y el Bund, un escaparate de Oriente, aquello no era un tren siquiera. Maglev no era el apellido de un ingeniero ruso, sino un acrónimo inesperado: *magnetic levitation train*.

La tecnología del Maglev tenía ochenta años, pero seguía pareciendo un adelanto del futuro. En Shanghái, recorría los treinta kilómetros al aeropuerto de Pudong a una media de 220 kilómetros por hora en un tiempo de siete minutos y veinte segundos, y en su punta de velocidad alcanzaba los 431 kilómetros por hora. El pequeño museo que había bajo la estación Longyang explicaba que existen Maglev de baja velocidad (Tokio, Birmingham), que son apenas tranvías ciudadanos, y otros de alta velocidad. El Transrapid, su precursor, era un prototipo alemán que en los años ochenta se quedó en mitad de su inversión, y en 2002, en Shanghái pidieron a los alemanes que les instalaran uno. Con ello, dos años más tarde abrieron el único y hasta entonces más rápido Maglev comercial del mundo. En las pruebas de velocidad había superado los 514 kilómetros por hora del TGV francés.

Para nosotros, Shanghái era final de un largo viaje. Mi hermano Miguel y yo habíamos llegado a través de Rusia y de Mongolia en trenes que promediaban 60 kilómetros por hora, y casi me pareció cómica la idea de terminar así. Pronto iba a hacer dos siglos del día en que los habitantes de Manchester admiraron la primera línea moderna de tracción vapor, aquel invento autopropulsado que empezó a jubilar la tracción a sangre. Y aquí estábamos nosotros, ávidos de abordar aquel hito silencioso mientras nos preguntábamos si la levitación jubilaría a la rueda alguna vez.

Pero el Maglev solo alcanzaba su máxima en dos franjas del día. Miguel se acercó a ver la catedral de San Ignacio, que recuerda el

pasado de los jesuitas en Shanghái, mientras yo iba a Longyang a probar cómo era eso de levitar. Llegué a la terminal una hora antes de empezar mi franja. El viaje valía 50 yuanes, unos seis euros, frente a los solo seis yuanes por llegar al aeropuerto en metro convencional. Con el billete ya en la mano, pensé que me juntaría antes con mi hermano si fuera a Pudong en metro normal y tomara el Maglev «rápido» en el regreso hacia Longyang. Como no había cola en la taquilla, expliqué el cambio de plan, devolví el tíquet y reclamé el importe antes de encaminarme al metro.

En el metro de ida, la vida seguía siendo de lo más terrenal y muchos ancianos pedían limosna. Enseñaban muñones, avanzaban cantando con los ojos en blanco y rogaban por los últimos yuanes a extranjeros que dejaban el país y no iban a saber qué hacer con ellos. Tenían 46 minutos para convencerlos, pero para mí eran todavía pocos si quería comprender lo sucedido hacía un momento en la taquilla del Maglev, un incidente con la cantidad devuelta que empeoró a base de un inglés insuficiente y manoteos mutuamente exóticos.

Ni la vendedora ni yo habíamos levantado la voz en la taquilla. Los chinos de etnia han, la predominante, suelen verse muy jóvenes y ella lo parecía. Cristal de por medio, ambos dábamos nuestra versión de los hechos con una seguridad sin pruebas. Algo nerviosa, ella contaba una y otra vez un fajo de billetes de cincuenta, y yo, que no me salían las cuentas y no tenía prisa ni cola detrás, solo aguardaba. Para mí era mucho más probable que, de cientos de cambios que ella daba al día, se hubiera equivocado en uno. Por su parte, ella sabría que ponía tanta atención en su trabajo como seguramente yo en el mío. Agobiada, pidió ayuda a sus compañeras. No puedo medir la angustia de una funcionaria china ante un imprevisto, pero empecé a pasarlo mal por ella. Y cuando sopesé aquel absurdo, a punto de reconocer al menos que, tuviera o no razón, me había distraído en el peor momento, encontré en mi cartera la esquina mordida de un billete recibido unos minutos antes.

Mis disculpas fueron muchas y ridículas. La empleada solo bajó la vista y respiró como si hubiera evitado *in extremis* un reporte del jefe. Sin perder un instante, sus colegas la agasajaban y calmaban al mismo tiempo, con sentido de gremio y de género tal vez. Sentí mucho haber causado aquel desbarajuste y creo que aprendí algo. Y volviendo al viaje del Maglev, sirve decir que, de tan fugaz que es, duró tal vez menos que aquella escena.

La oruga blanca y verde comenzó a revolucionarse por dentro, como si hirviera, cual ferri separándose del muelle. A las 15:01:58,

dos segundos antes de tiempo, avanzó por el andén del aeropuerto hasta salir a unos 40 kilómetros por hora. Se emparejó a una autopista y a la velocidad de coches y camiones. Los postes de luz, equidistantes, comenzaron a pasar más y más rápido, los vehículos fueron quedando atrás como impedidos por alguna fuerza y al Maglev lo dominaron unas sutiles vibraciones que no se podrían llamar ruido. Sobre las puertas, un velocímetro digital seguía progresando. Casi imperceptible, tras una sutil inclinación, la única gran curva la anunciaba el propio cuerpo del viajero. El contador dejó atrás los 200, luego los 300 y los 400 casi de diez en diez, y solo dio síntomas de aplacarse, al fin, en torno a 420. Aquello resbalaba sobre una capa de partículas invisibles. Sujetados por la ciencia, orbitábamos por encima de árboles, avenidas y los botes que había en los canales. El contador aún subía. Llegó con apuro a 431 y ahí quedó un minuto entero, dudoso entre el 0 y el 1, como si fuera a reventar.

Entonces pareció desconectarse. Como si hubiera sucedido un apagón o una rueda hubiera reventado. Pude separar al fin la espalda del asiento. Los 300 kilómetros por hora fueron nada y a 200, por rápida costumbre, pareció que el tren llevara el freno echado.

Bajé las escaleras eléctricas como quien sale de una montaña rusa. Rumbo a la calle me preguntaba si, en caso de un futuro tan mecánico y puntual, quedarían pocos libros que leer a bordo y el tren pasaría también por alto muchas de sus historias. A no ser, claro, que el tren levitara a través de un territorio del tamaño de Siberia. Por la misma razón, la estación de Longyang era estrecha como una estación de metro, casi una parada de autobús urbano en la que uno casi no se fija. Hice un par de fotos y, ajeno a todo, el Maglev quedó allí arriba, inmóvil en su escaparate hasta la próxima salida, a las 15:29:20.

◆ País: ESTADOS UNIDOS
◆ Línea férrea: SAN DIEGO-LOS ÁNGELES-SAN LUIS OBISPO
◆ Tramo recorrido en tren: SAN DIEGO-SAN LUIS OBISPO
◆ Otros lugares: Santa Mónica, Los Ángeles, Tijuana

EL SURFLINER, VUELO RASO POR LA COSTA DEL PACÍFICO

11

PACIFIC SURFLINER: DE LAS MISIONES AL IPHONE
POR EL CAMINO REAL DE CALIFORNIA

Durante ocho horas y media, a veces a la vista y otras veces no, a mi izquierda siempre tuve el mar. Recorría la costa de California rumbo al norte a bordo de un tren de Amtrak que va desde San Diego hasta San Luis Obispo, 564 kilómetros de vía desde la frontera mexicana hasta esa pequeña ciudad a medio camino entre Los Ángeles y San Francisco, que quedaba más allá. Pese a no llegar a la bahía, el tren a San Luis Obispo seguía una ruta histórica, una costa en desarrollo permanente que, desde su alteración temprana, había definido la vanguardia en industrias como el ocio o la tecnología. El Pacific Surfliner tenía dos pisos y convenía lograr un asiento con buena vista al mar.

La terminal de pasajeros de San Diego, inicio y fin de mi viaje, era conocida como Santa Fe Depot y había sido levantada en 1915, recreando una misión californiana pequeña y luminosa. Situada en medio de una explanada ajardinada abierta, tenía andenes casi al ras, y más allá había un par de trenes de color azul y gris con letras *art déco*, palmeras a lo largo y rascacielos en el fondo. Se acercaba el mediodía, la hora exacta de salida, y allí no había casi nadie. Subí a uno de los dos Surfliner, caminé hacia mi vagón y el tren arrancó con muchos asientos vacíos.

La línea del Surfliner reescribe el Camino Real de California, aquella ruta abierta por los franciscanos en nombre de la fe y de los Borbones en su avance desde la Nueva España al norte. Estas costas habían sido exploradas por Juan Rodríguez Cabrillo (1543), Sebastián de Vizcaíno (1602) y tal vez en 1579 por el pirata Francis Drake. Pero este océano que Magallanes había tomado por calmo quedaba a desmano del Imperio, y California seguiría obviada durante dos siglos más.

En los primeros mapas, California era una isla larga. Tomaron su nombre de «Las Sergas de Esplandián», el quinto libro del *Amadís de Gaula*, esa novela de caballería que luego mandaría a la hoguera el propio Don Quijote. En «Las Sergas», publicada en 1510, Garci Rodríguez de Montalvo nombraba así a una isla paradisíaca llena de riquezas y bellas amazonas. Ya sobre el terreno, los jesuitas, con

Eusebio Kino a la cabeza, fundaron la primera misión en 1689 en San Bruno, veinte kilómetros al norte de la actual Loreto, Baja California Sur, y siguieron hacia el norte hasta que Carlos III, receloso del poder que habían acumulado, los echó de las colonias en 1767. Tomaron el relevo los dominicos, pero en la Alta California, la estadounidense, fueron los franciscanos los que abrieron camino con el mallorquín Junípero Serra a la cabeza. En 1769, Serra fundaba en San Diego la primera misión, la más sureña. Antes de su muerte vendrían ocho más.

Aún no había elegido mi asiento, cosa de tener tantos, y recorría el pasillo del piso superior detrás de un pasajero que, como yo, buscaba el vagón con más lugares. A aquel hombre blanco, en la cincuentena, que vestía algo desaliñado, con un abrigo viejo abierto y barba cana y descuidada, se le atragantó una puerta. Solo debía pulsar un botón rectangular, esperar, y la puerta se abriría sola. Era el mecanismo clásico en un tren, pero el hombre, que tal vez esperaba un sensor o una pantalla táctil, no parecía familiarizado. Y como él, pensé, quizás otros muchos californianos.

Hasta la primera parada, apenas había cuatro viajeros en el piso superior y ninguno parecía urgido de llegar en hora a trabajar. El Surfliner era un gusano diésel que avanzaba perezoso, con suavidad y perfectamente insonorizado por una vía a veces única y sin electrificar, en buen estado pero de trazado viejo, y lo primero que uno se pregunta es cómo en este país, en el estado más tecnológico de todos, el tren no es de alta velocidad ni tan siquiera eléctrico. Pero era quizás una duda europea. Tal vez la forma de concebir y de poblar, siempre a lo ancho, un espacio tan vasto no había tenido una ruptura desde los tiempos de Cabrillo, o el de las caravanas a través del Medio Oeste. Partía de que, frente a la idea de una buena red de transporte público, el combo de coche propio y gasolina barata era aún la concreción del sueño de libertad americano.

Terminaba 2012 y yo viajaba con un *netbook*, un ordenador Dell pequeño y de segunda mano que había sido de una amiga. Si la dimensión espacial de un viaje queda definida desde las primeras líneas de un relato —empezar la narración ya en pleno viaje ayuda, y salvo que la vista aérea sea de aúpa, también podemos ahorrarnos la bajada del avión—, la del tiempo, que no es menor, es imposible de esconder cuando aparece la tecnología. Y más en este viaje, tan cerca de Silicon Valley. Siempre bromeo con que llego a la modernidad cinco años tarde. No necesito estar al día, y eso, quizás, equivale en cierta forma a diferir el punto de vista un lustro más. Mientras el Dell era mi socio viajero, mi Nokia de lucecita podía ser el único teléfono no inteligente a bordo: solo valía para llamar, tenía pantalla

monocroma y, si se me escurría en el asiento, no sería grave. Pero los vagones tenían wifi abierto y enchufe individual, cosa no tan común, y pese al anacronismo que era el tren en sí, enseguida sentiría que la tecnología me alcanzaba.

El andén de Solana Beach esperaba abarrotado de bicicletas, tablas de surf, mochilas y sandalias, y cuando las puertas se abrieron, una marabunta ordenada dejó la brisa de la playa y esparció sus cachivaches por los portamaletas. Se movían con una naturalidad que solo se da en los trenes locales, en el acto cotidiano. Un mundo joven y activo acababa de cambiar súbitamente la cara al tren y redefinía el viaje. Según los partidarios de la alta velocidad, estos usuarios no se identificaban con el defensor tradicional del coche propio. Los que venían más cargados colocaron sus tablas, imagino, en las zonas que el Surfliner llevaba para ello. Y cuando el tren arrancó, se hundieron en sus teléfonos con micrófonos y auriculares, en sus juegos y sus *apps*. Si alguno de ellos leía, ya no era en un libro de papel.

De primeras, presenciaba un salto generacional enorme. En un autobús urbano de San Diego, rumbo a la estación, una señorona me había preguntado si no me daba miedo el tren. Poco después, el hombre de la taquilla sabía que algunos extranjeros veníamos a experimentar el tren, a recorrer toda su costa, a disfrutar ocho horas y media sin prisas junto a la ventana. Por eso me había vendido un billete hasta San Luis Obispo, un pueblo quizá sin más particularidad que ser el último de la línea, y me alegró que no hiciera falta explicarle nada más.

—*Oooooh my God, I don't know what to do with this guy*.

—...

El vagón era ya otro tras pasar por las primeras playas. Junto a mí no había nadie, pero la conversación me llegaba del otro lado del pasillo. Por esa clase de escenas que uno no elige, supe que, al otro lado del teléfono, Greg sabía que su amiga había ido al baño antes de subirse al tren y que eso había sido el no va más en su mañana de estrés. Su timbre de voz no era molesto, pero tampoco logré abstraerme de la conversación, que tenía un exagerado acento gringo. Así que, sin opciones, me vi tratando de descifrar la realidad local a partir de una revelación interceptada. Eso era complicado y peligroso. Pero como no podía escapar, quise al menos saber de qué iba aquello.

—*Are you kidding?*

Pues ni idea. Podía ser que sí. Probablemente a Greg tampoco le parecía trascendente lo que estaba oyendo. Pero estaba entreteniendo a una chica guapa que se aburre horrores cuando viaja en tren. Tal vez incluso, pensé, Greg le había dicho que dejara a ese chico y que esta

noche lo viera a él.

En la pantalla de mi ordenador apareció otro mar distinto. El Adriático preocupaba a las autoridades venecianas. La prensa digital mostraba turistas bañándose en la plaza San Marco totalmente sumergida. Ya más cerca, leí un mensaje de CouchSurfing desde San Luis Obispo. «Me has avisado un poco tarde, pero tengo mucho aprecio a los españoles y echo de menos hablar el idioma. Tengo un evento en un bar que se llama Linnaea's, te veré ahí. Nick.»

El revisor del tren apareció poco después con un cacharro para marcar billetes. Era algo robusto, llevaba un centímetro cuadrado de perilla bien delimitada y un trébol irlandés, verde y arrugado, tatuado en el brazo; su gorra plana iba calada en una cabeza más bien redonda y en el cinturón rechinaba un manojo de llaves. Mitad *surfer*, mitad carcelero, tomó mi billete y lo dirigió hacia su arma, un teléfono con lector incorporado, como si fuera una espada láser.

Me devolvió el billete sin un agujerito en forma de círculo, triángulo ni estrella: completo. Aquello solo aplicaba un rayo rojo inocuo, y ese hombre, me di cuenta, no era un picador. Era un revisor, un interventor, pero ya no un picador. Y sin embargo, así como los periodistas ya sabemos que el papel no va a morir, él sacó un boli, escribió en un papelito SLO y lo puso en un pequeño marco de plástico que había sobre mi asiento. En otros papelitos ponía LAX o SBA, las iniciales del destino.

A lo largo de la costa, los franciscanos de Serra habían continuado su obra hasta levantar veintiuna misiones. La última la construyeron en 1823 en Sonoma, ya al norte de San Francisco. En su camino debieron de encontrarse unas treinta etnias nativas. Las misiones, a un día de distancia entre sí —unos treinta kilómetros—, funcionaban en régimen de encomienda, y junto a ellas, se fundaron pueblos y presidios para albergar a los indios conversos y al poder civil.

SLO era el código de San Luis Obispo de Tolosa, una de esas misiones en esta costa llena de santos. Estaba justo al cabo de las playas, donde el tren se alejaría de los santuarios del surf para adentrarse en tierra rumbo a la región vinícola de Paso Robles. Dado que en el último tramo la costa y la línea virarían al noroeste, y además el día estaba claro, calculé que tal vez vería el sol ponerse cerca de Punta Concepción, el lugar más septentrional al que logró llegar Cabrillo en la primera de sus acometidas, donde una tormenta lo alcanzó frente a sus costas y lo hizo regresar a la isla que llamaron San Miguel.

Al comprobar la hora de llegada descubrí que en mi *voucher*, la funda del billete, se anunciaba un museo sobre la gran era del vapor

ferroviario. A su vez, el panfleto informativo del Surfliner tenía una tipografía descaradamente retro y encontré que no todo era futuro en California. La red estadounidense de ferrocarril se había gestado a base de una feroz lucha entre compañías privadas que continuamente se absorbían o litigaban entre sí. Aunque había sistemas desarrollados en el este y el oeste, el cruce del río Missouri fue un quebradero de cabeza a la hora de conectar ambos extremos del país, hasta que Union Pacific concluyó la construcción de un puente. Una línea que acababa en pleno Medio Oeste fue llamada Primer Ferrocarril Transcontinental. Pero el primer tren que verdaderamente atravesó el país de costa a costa fue el Transcontinental Express, en 1876. El viaje por tierra en caravana era peligroso y duraba meses. En 1905, las líneas de *clippers*, aquellas flechas que surcaban las aguas a vela, aún unían Nueva York y San Francisco en 105 días, vía Cabo de Hornos o con un trayecto en mula en Panamá. En cambio, el Transcontinental Express había conectado Nueva York y San Francisco en menos de ochenta y cuatro horas.

Por un tiempo, las compañías ferroviarias mantuvieron una dura lucha contra las agencias de envíos exprés, con las famosas diligencias. El transporte de pasajeros, el turismo y las divisas crecían a la par. Según Patricia Goldstone en su libro *Turismo. Más allá del ocio y del negocio*[26], una de esas agencias, American Express, se aprovechó de la moda naciente de ir a Europa y facilitó los cheques de viaje. Durante la Primera Guerra Mundial, su sucursal de París terminó siendo una suerte de embajada nacional que prestaba dinero a miles de viajeros varados, y salió muy bien posicionada para negocios venideros. Los gobiernos trataban de hacer valer leyes antimonopolio; el publirrelacionista Edward Bernays maquillaba los excesos de las corporaciones y la propaganda estadounidense —primero antinazi, anticomunista luego— comenzó a desparramarse por América Latina. El continente resultaba un destino exótico para viajeros y jugoso para hoteleros como Nelson Rockefeller.

Ahora, en estos tiempos de vuelos *low cost*, uno se sorprende al descubrir líneas de autobús como Ciudad de México-Tijuana, o en Europa, Madrid-Varsovia. Superan los dos días de viaje, salen más caras que un avión y me pregunto si irán llenas de aerófobos. Al mirar el mapa de ferrocarriles estadounidenses, de igual forma que existen grandes áreas sin poblaciones, se ven zonas enormes sin una sola línea de color rojo. Pero algunos de los trenes que aún conectan grandes urbes se hicieron legendarios. El Pacific Surfliner comparte un tramo con el Coast Starlight, que va de Los Ángeles a Seattle, atraviesa San Francisco y hoy lo toman hombres de negocios en busca de relajación,

o parejas de aniversario que pagan quinientos dólares por un camarote privado con champán[27]. En Los Ángeles, el Surfliner coincidía con el Texas Eagle, que desde allí tarda tres días a Chicago, vía San Antonio. Y según la web seat61.com, probablemente la guía más completa de trenes que exista, se puede emular al Transcontinental Express en cuatro días y viajar de costa a costa desde 186 dólares. Para eso, en San Francisco, hay que subirse al California Zephyr hasta Chicago y allí tomar el Lake Shore's Limited, que va hasta Nueva York.

Pero aquí, en California, era claro que el estado tenía que modernizar sus trenes, y no por aerofobia ni *flâneur* viajero. Cualquier estudio de movilidad con las proyecciones lógicas a futuro pedía una línea de alta velocidad. De hecho, la Autoridad Californiana del Tren de Alta Velocidad existía desde 1997.

A medida que el tren iba acercándose a Los Ángeles, eran más las personas que subían y bajaban del Surfliner. Las vías habían dejado atrás las palmeras y las casitas que colgaban en colinas con vistas al mar, y ahora, ya en la llanura superpoblada, quedaban encajonadas entre almacenes y muros repletos de grafitis. En las estaciones comenzaron a verse trenes Metrolink, una red suburbana de coches plateados que al año mueve cinco millones de viajeros con máquinas General Electric. Las tablas de surf eran ya mochilas y bolsas de deporte. Sobre las cabezas se apiñaban bolsas de H&M, portafolios y muchos maletines, y el Surfliner fue llenándose hasta no quedar un solo asiento.

Sobrevolamos un colector anchísimo, dos planos inclinados de hormigón e hileras de pilares que sostenían puentes. El lecho plano y gris, quién sabe si el mismo que hizo de autopista a Terminator en su moto, recortada en mano, apenas llevaba algo de agua de desagüe que reflejaba un hilillo de cielo. Vi depósitos de autobuses, almacenes en obras, patios de hospitales con garitas de vigilancia y chimeneas que soltaban nubecillas de vapor. En un entorno urbano, el tren es siempre imán del deterioro. A su lado quedan espacios muertos, solitarios, sospechosos, trabajo extra para urbanistas.

Los trenes estadounidenses tampoco destacan por su sentido de la estética, pero a veces, entre tanta dejadez, uno hallaba joyas. En un depósito de locomotoras, en torno a una placa giratoria vi una máquina de vapor majestuosa y recién restaurada. El resto eran cabezas motrices o vagones grises de dos pisos que, arrancados a otros trenes articulados, exponían sus entrañas como enormes sanguijuelas. Solo en un rincón di con un coche del California Zephyr, ese noble de las vías en espera de surcar el Medio Oeste. Yo, que tenía el mal del viaje lento, quise subir a todos.

Desde los altavoces del tren, una voz con el tono de un concurso de la tele anunció quince minutos de espera, hasta las 15:00 previstas. El Surfliner, casi sin que se notara, se había detenido en Los Ángeles Central. Vi al conductor de un carrito portaequipajes que hacía peripecias en lo estrecho del andén. Sacó decenas de maletas de las tripas del vagón, más de las que imaginé, y entendí lo que me había dicho la víspera el vendedor de los billetes: que las maletas viajaban aparte, facturadas, como si fueran en avión. A mí siempre me habían dicho que no perdiera de vista mi equipaje. El tren no tenía nada que hacer en cuanto a velocidad, pero en todo lo demás —diseño de interiores, servicios y hasta megafonía—, el objetivo parecía ser que la experiencia del Surfliner se acercara a la de ir en un avión.

Visitar Los Ángeles era parte de mi plan de vuelta, y me quedé en mi sitio entretenido por la megafonía. Con el tono jocoso de un candidato a empleado del mes, la voz anunció que era un día muy concurrido, que había que ocupar solo un asiento y quien se excediera iba a pagar extra. Un poco más de humor, pensé, y alguna persona con obesidad iba a denunciar a Amtrak. Pero aquel no era cualquier día. Era el Día de los Veteranos de Guerra, fiesta nacional, al parecer, y eso había alargado el fin de semana a muchos. En San Diego se esperaba un desfile con cientos de banderitas ondeando. Desde el tren vi cientos de esas banderitas en prados bien atusados que parecían cementerios pero no lo eran. En España, donde patrias colectivas y otras personales se solapan en los mismos territorios, no las reivindicamos con tantísimas banderas como aquí. Nuestra historia reciente es particular, pero un poeta valenciano de más edad me decía que nosotros ni las teníamos ni nos habían inculcado amarlas. Con el tiempo entendí que, aunque en algunos casos estaba a punto de resurgir, el apego a la bandera es otro a este lado del Atlántico. Fuera en el norte, centro o sur de América, las enseñas nacionales se habían izado una primera vez en tierras descolonizadas. En las escuelas mexicanas, por ejemplo, aún se canta el himno con banda de guerra y con bandera.

Union Station, el corazón de Los Ángeles, es una estación terminal y nuestro tren salió en reversa. Si no encontraba otro asiento, el mío daría ahora a la montaña y en lugar de ver las playas de Santa Bárbara al atardecer vería atascos en la autopista. Solo que ahora el tren iba de nuevo lleno.

El Surfliner se deslizó durante al menos una hora varios kilómetros tierra adentro, entre pilas de palés, máquinas excavadoras o una distribuidora de tractores. Vi algunos desvíos que entraban a las fábricas y vehículos de reparación de vías. Más allá, puentes de hormigón salvaban algún torrente ocasional que bajaba de la sierra

que corría frente a la costa, y sobre ellos, letreros verdes llenos de nombres y de flechas intentaban deshacer la madeja del tránsito periférico angelino.

No lejos de aquí, en Redondo Beach, un hawaiano de sangre irlandesa y maorí, George Freeth, había cabalgado las olas con su técnica tradicional ante cientos de curiosos. Era 1909, solo habían pasado once años desde que Estados Unidos se anexionara Hawái (sí, también fue en 1898, como me contaría años después su vecino Paul Theroux), y aquel raro espectáculo se desparramó por Huntington, Palos Verdes, Malibú o Venice Beach. El propio Freeth sería quien llevara luego a California al padre del surf moderno, Duke Kahanamoku, otro hawaiano que ganó tres oros olímpicos en natación, batió récords mundiales y, ayudado de su tabla, salvó al menos a ocho pescadores en un naufragio en Newport Beach. Desde entonces, no es casual que los socorristas californianos usen tabla. Lo irónico es que el *show* de Freeth era el reclamo de Henry Huntington, magnate ferroviario de entonces, para promocionar uno de sus nuevos negocios. En esos años, Huntington era dueño del Los Angeles-Redondo Railway. Y esa línea, más de un siglo antes que nuestro Surfliner diésel, ya era de tracción eléctrica.

Cerca de Ventura, otra de las mecas surferas, el tren ganó la costa. Ventura queda justo enfrente de la isla en la que se refugió Cabrillo. Aquí encontró a nativos chumash entre un montón de canoas, y la misión nacería como San Buenaventura. Hacia el interior, la hilera de colinas costeras se cerraba sobre la playa y atravesamos varios túneles. Seguía sentado marcha atrás, tratando de no romperme el cuello. A la espera de un asiento de frente, vi pasar complejos residenciales de accesos impecables, jardines recién regados y aparcamientos recién pintados, todo un paisaje de juguete sin peatones, sin aceras, sin rastro de sus habitantes. La propia realidad se superó cuando surgió, en medio de aquello, una calle sobrecargada y colorida. Vi andamiajes, puntales de madera y fachadas huecas, porque era un set de rodaje. En aquel entorno solo había personas en las estaciones y en los coches de colores que se fugaban por la autopista. En California, se sabe, quien no tiene coche está muerto.

Al fin, el horizonte se abrió libre de obstáculos por el costado izquierdo. Se habían liberado cuatro asientos enfrentados que daban hacia el mar ocre del atardecer. Eran asientos para grupos, tenían descuento pero se vendían juntos con un mínimo de tres. Me senté en el borde de uno de ellos.

—No puedes estar aquí —dijo el revisor.

—¿Ni aunque me quite si se sube un grupo?

—Los necesito ahora.

No dijo ahora: dijo *now*. Uno de esos *now* muy gringos, que se parece más a un *meouw*.

Deambulé por el vagón. Prefería estirarme, estar en pie y mirar al horizonte. Abajo había unos baños enormes adaptados para silla de ruedas, asientos para tercera edad y sitio para equipaje pesado. Pero en los trayectos largos casi siempre había un bar. A dos vagones, en la cafetería, encontré una hamburguesa y un zumo de naranja. Como San Diego es la meca de las cervecerías artesanales, a bordo también vendían una oscura de nombre Arrogant por ocho dólares. Una joven latina me hizo sitio en una de las dos mesas alargadas y devoré la hamburguesa frente a la inmensidad del mar. Además, si en un tren hablas con extraños, rara vez parecerás un loco. Era local, de raíces mexicanas y también viajaba a San Luis Obispo.

—Nací en Los Ángeles, pero tengo familia en Ciudad de México —me dijo—. Vivo en San Luis Obispo, voy los fines de semana y durante las vacaciones, pero no me gusta. O sí, pero Los Ángeles es más divertido. Aunque es lindo, San Luis es muy pequeño.

Supe que San Luis me iba a gustar. Es lo típico que no soportas de un lugar para vivir pero que quien te visita dirá que es maravilloso. Los que somos de ese tipo de ciudades lo sabemos bien. Lindo va con aburrido de la misma forma que agobiante y caótico van con divertido. Detrás, en la otra mesa, un par de anglosajones se habían puesto a hablar de México y de las palabras mexicanas que sabían.

El sol acababa de tragárselo el mar. Unas aves negras raseaban sobre el agua en calma en paralelo al tren. Otra parvada armó un revuelo en una caleta y de pronto hubo un bombardeo: se tiraron todas juntas en picado y salpicaron a la vez. Al fondo, recortadas en naranja, aún se veían dos grandes montañas. Eran, todavía, las Islas del Canal. Después, cuatro, siete, diez naves espaciales en el horizonte: plataformas petrolíferas con su pata de grulla, su torreta y una lucecilla arriba.

El revisor del *now* mataba el tiempo junto a la puerta enroscando los tornillos de una pequeña caja de cables con una especie de navaja suiza. Una madre y su hijo aguardaban en pie junto a la puerta a la espera de llegar a su parada y él les dijo que esta vez el tren sí iba a llegar a tiempo. Había leído que la puntualidad solo alcanzaba al setenta y tanto por cierto de los trenes. El revisor golpeó la pared para tocar madera —conglomerado de madera, como mucho— y dijo que, con suerte, habría ocho horas entre este tren y el próximo, el de las 6:55 de la mañana, en el que volvería a Los Ángeles. Si no lograban ese tiempo para descansar, la jefatura no les permitía regresar a

trabajar y entonces tendrían que enviar a otro equipo solo para cubrir el tren de vuelta.

Al parecer, cuando se bajaron, la madre le deseó suerte y le aconsejó que se agarrara bien.

—¡No importa, fui piloto de acrobacias! —gritó él.

Ya era de noche en Santa Bárbara. El revisor estimó diez minutos de espera y me pregunté cómo pensaban ganar tiempo. Igual que en San Diego, la calle y el andén eran lo mismo y la estación, una isla en el cemento. Ni casi pasajeros, ni tráfico alrededor. Un chico pasó fugaz encima de su *skate*.

De repente, se me ocurrió que podía estar llevándome una visión sesgada del tren y aproveché para preguntarle si ese día se parecía a otros.

—Hoy es festivo y se subieron más de setecientos —dijo—. Este tren lleva una media de doscientos.

A medio camino entre aeropuerto y parque temático, la megafonía anunció la salida en el vacío.

—Esta es la úuuuuultima llamada para los pasajeros del Surfliner 777 a San Luis Obispo. Si usted no viaja, entonces deberá bajar del tren.

Ya a oscuras, el tren dobló antes de Punta Concepción y recortó camino tierra adentro, entre los bosques. El grueso del pasaje bajó en masa en la estación de Goleta —uno nunca acierta: *Goulirah*—. Entre los restantes, algunos dormían sobre los asientos vacíos y sus pies asomaban al pasillo bajo la luz tenue de un neón. Varios veían películas de acción en sus dispositivos mudos. Un estudiante trabajaba en su portátil, un topógrafo usaba un programa con curvas de nivel y otro chico se carcajeaba en su Facebook. Una cuarta pasajera leía un libro con pinta de *bestseller* en papel y una quinta dibujaba en unas hojas. Eran dos chicas raras.

La megafonía, como si cerrara el parque, se despidió de los usuarios y presumió de haber llegado antes de tiempo. Los pocos pasajeros que llegaron a San Luis Obispo se dispersaron en el andén sin entrar al edificio, un pequeño apeadero con arquitectura misionera y estantes llenos de panfletos y libretos de Amtrak, o se metieron en un pequeño autobús que paró enfrente. Caminé calles desiertas con casitas arboladas en busca del Linnaea's, tal vez el único bar abierto.

San Luis Obispo

Nick llevaba puesto un suéter de la Universidad de Valladolid. Tenía dos amigos españoles, Javier, de Alicante, y Pepe, un joven madrileño que estudiaba secundaria en inglés por medio de la empresa que había

montado Javier.

—Es muy raro ver españoles por aquí —dijo Javier—. Si oyen español de España y no de México, les da mucha curiosidad. Entonces, todos los que no han ido dicen que quieren visitar España.

En el escenario, dos chicas pegaban berridos y a Nick, que llevaba un rato oyendo, tampoco parecían encantarle. Volvimos al silencio de las calles y caminamos hacia la misión, el germen de San Luis Obispo, apenas a tres calles.

Los semáforos cambiaban de color sin importarle a nadie, bicicletas ligeras —tal vez *fixies*— descansaban encadenadas a las vallas, y en los escaparates, bajo rótulos de tubos de neón, asomaban en la penumbra maniquíes, pasteles o tablas de surf.

—Es extraño: incluso el lunes suele haber conciertos y más gente en la calle. Se reúnen para salir en bici o ir al monte a ver las estrellas. San Luis tiene dos universidades y es un lugar muy activo.

Lo único que apareció entre los árboles fue una torreta blanca, tres campanas y una nave larga con un tejado que caía a los lados y formaba galerías. Había una fecha inscrita sobre blanco —1772— y una cruz hincada en un jardín junto a la talla de un fraile. Cerca, también, una placa dedicada a Juan Bautista de Anza, otro de los pioneros del Camino Real de California.

La vieja Alta California había sido mexicana durante treinta y ocho años. En 1848, la guerra México-Estados Unidos terminaba con el Tratado de Guadalupe Hidalgo, California perdía aquello de Alta y se incorporaba a la Unión, primero como territorio y dos años después como estado. Fue también en 1848, o así ha pasado a la historia, cuando uno de los peones de John Sutter, un pionero suizo que buscaba establecer un emporio agrícola, encontró las primeras pepitas de oro en su rancho. Sutter había sido activo partidario de la anexión californiana a Estados Unidos. Pero la voz se corrió por el planeta, los filibusteros invadieron el rancho de Sutter y su idea de un emporio agrícola se fue a pique. La fiebre del oro —300 000 forasteros— supuso la primera gran migración californiana.

Hoy, la sucesión de ciudades conurbadas en la costa californiana, sobre todo en el área de Los Ángeles y la bahía de San Francisco, haría irreconocible el paisaje si fray Junípero se levantara de su tumba en la misión de Monterrey. Aquella ruta evolucionó a ocho carriles en la Interestatal 5, seis en la Estatal 101 y sus correspondientes nudos. Pero al menos en veintiún lugares a lo largo de la costa hoy hay misiones, forjas, rudimentos de la época, los vestigios más antiguos de un estado nuevo.

Según me dijo Nick, con solo 50 000 habitantes y rodeado de

bosques, San Luis Obispo tenía la mayor calidad de vida del país. Estaba a igual distancia de Los Ángeles que de San Francisco, y que el tren llegara hasta aquí parecía casi un capricho. En el estado más poblado del país, aquel era un pueblo grande, moderno e impoluto, y la poca gente que veía estaba tras las lunas de dos bares. Y ni siquiera dentro se agobiaban. El segundo daba para escuchar música en vivo, charlar con amigos en mesas alejadas o trabajar en el ordenador con un café sin molestarse.

Santa Bárbara

El tren partió en sentido San Diego a las 6:56. Probablemente era la primera vez que yo recorría una línea entera de ida y vuelta, pero eso me permitiría pasar la mañana en Santa Bárbara, como había planeado, y a media tarde llegaría a Los Ángeles para pasar otro día entero allí con una guía de lujo. En el pasillo, a lo lejos, alguien saludaba haciendo aspavientos a dos vagones de distancia.

—¿Lo lograste? —preguntó el revisor al alcanzarme. A él, las horas transcurridas le habilitaban para viajar de nuevo.

—Sí, me levanté temprano —dije—. Quiero hacer parada en Santa Bárbara.

Aquel era el mismo Surfliner circulando marcha atrás, solo que ahora, al final de mi vagón, se podía ver la vía por un ventanuco. Tres filas antes, el revisor había cruzado una banderita roja entre los asientos y ahora me explicaba cómo funcionaba aquello: la locomotora empujaba el tren desde la retaguardia, pero alguien conducía desde una cabina delantera. Dos manos activaban los controles y un *beep* sonaba cada dos segundos para confirmar que el operador estaba al mando. Al frente, la vía seguía sin electrificar, las traviesas aún eran de madera y estaban oscurecidas por el chapapote que se les suele aplicar como barniz. Algo me recordó al metro de Nueva York, al de Chicago o a los trenes suburbanos londinenses. Son sistemas lentos, sucios, viejos. Quizá faltos de inversiones, los trenes chirrían allá por donde van, pero, bien aceitados, suelen burlarse del desguace.

Al bajarme en Santa Bárbara tuve un recuerdo extraño: mis tardes de verano, de niño, en un pueblo alavés. Después de ver los deportes y el tiempo, una música ochentera surgía junto a una tipografía tipo Edwardian que decía eso: Santa Bárbara. Entonces el sopor invadía la sala y yo, casi espantado, pulsaba el botón de la vieja Telefunken antes de la primera escena, el muelle eyectaba ese cuadradito negro y yo corría escaleras abajo para tirarme de bomba a la alberca a la que llamábamos piscina.

Santa Bárbara era playas y glamur. Pero la calle principal, que ascendía perpendicular al tren y al mar, estaba llena de tiendas y de bancos para sentarse, y en casi todos ellos había personas pidiendo. Los letreros de cartón, parcos en palabras, iban directos al grano, sin necesidad o fe extra en explicar la vida: *I'm hungry*. *Anything helps*. *American Native*. A la salida de una tienda: *Need change*. Algunas de esas personas, no necesariamente desaliñadas, eran chicos que podrían estar perfectamente estudiando, o chicas de mediana edad que pasarían por enfermeras, publicistas, dependientas de una de esas tiendas frente a las que pedían. Otro chico pasó cerca, haciendo eslalon con su *skate* entre los peatones, y un funcionario de chaleco reflectante se le quedó mirando quieto, molesto, sin decir nada. Le pregunté si no se podía patinar y, tomándose muy en serio su tarea, me sacó un plano del *downtown*. En tres calles paralelas, me explicó, definitivamente no.

La misión quedaba colina arriba, algo alejada para el tiempo que había calculado, y decidí bajar hacia la playa por una calle paralela. Allí no había tiendas, sino apartamentos, un centro médico y una iglesia. El llamado estilo misión se aplicaba a iglesias nuevas, estaciones, tiendas o restaurantes, y también se repetían los balcones de madera sobre fachadas blancas, igual que en Canarias, en Bolivia o en Perú. Otras casonas, con sus vigas de madera a la vista y tejados apuntados, recordaban a una ciudad medieval inglesa, y como contrapunto a tanto eclecticismo aparecía la elegante sobriedad del edificio del Teatro Granada, estilo Escuela de Chicago. Sin embargo, si el estilo misión era un rasgo californiano, el *Spanish Colonial Revival*, como el del Teatro Arlington, era un rasgo de Santa Bárbara, que tras el terremoto de 1925 lo adoptó para erigirse nueva. Aunque el Arlington era un teatro de los años treinta, no habían dudado en levantarlo como una iglesia de lo más castiza, y su campanario con tejado octogonal me pareció muy, pero que muy similar a los de nuestras torres medievales vitorianas. Pero la anécdota vitoriana no era esa. A la muerte de fray Junípero Serra, quien lo relevó fue Fermín Lasuén, no tan reconocido pero que, aunque hoy no se homenajearía a un evangelizador, dejó admirado a Alejandro Malaspina al paso de su expedición y mantiene una calle en Vitoria[28]. Resultó que la misión de Santa Bárbara era una de las nueve fundadas por Lasuén.

La zona costera de Santa Bárbara era un muelle sin gente esa mañana clara de noviembre. A los lados, a lo largo de una playa amplia discurría la avenida litoral y una primera línea de pequeños apartamentos, cafés y puestos de alquiler de bicis. Y una escena tan fácil de imaginar incluso para quien no haya estado ahí: palmeras,

ciclistas con atuendo deportivo —y casco—, algunos patinadores —con rodilleras y coderas siempre— y unos pocos conductores sin nada que hacer. La gente sonreía, saludaba, cedía el paso. Dos barrenderos se gritaron de calle a calle en castellano.

En la cafetería en la que me detuve era muy pronto para que los camareros estuvieran ocupados. Solo me dirigí a él en español después de oírle hablar. Se llamaba Álex, y al saber que yo era ibérico y que vivía en Ciudad de México por elección, mostró cierta sorpresa.

—¿Y tú, eres del D. F.? —le devolví.

—No. Bueno, *I mean*... sí. En realidad, mi familia es de Acapulco, pero, ah, mis padres estaban de vacaciones en D. F. y nací ahí. Pero regresaron a Guerrero y allá me registraron.

Llevaba cuatro años allá. Estudiaba inglés y trabajaba, y yo quise saber si le había resultado fácil.

—Algunos patrones ayudan. Si son restaurantes, se puede, a ellos no les perjudica mucho. En tiendas de ropa como Vans, no, porque el salario es siempre el mismo. ¿Entiendes?

Álex dijo que la mayoría de hispanos no tenían visado. En el momento no cuestioné el dato, no supe contextualizarlo. Quise saber de él.

—Lo que pasa es que mi padre trabaja en el Gobierno y nos dieron una visa de diez años. Él no está interesado en venir mucho, pero nosotros tenemos curiosidad, queremos ver más cosas.

Dos de cada tres personas latinas que había en Estados Unidos habían nacido dentro del país. Ya en el año 2000, según el PEW Research Center, eran estadounidenses el 60 por ciento de ellas, pero incluso en 2007, el año con más personas indocumentadas, las que no tenían papeles no superaban el 30 por ciento entre las nacidas fuera (y en 2016 serían el 24 por ciento).

—¿Y hay conciertos, cosas que hacer en Santa Bárbara? —pregunté.

—Santa Bárbara es la ciudad más segura del país. Aquí no hay casi crimen. Es un lugar tranquilo y, como estudio, no he pensado en moverme. Más bien no estoy en eso: podría estar por ahí de fiesta, pero tengo planes.

—Claro. Pero no me refería a fiesta. Más bien a si hay conciertos, librerías, oferta cultural.

—Ah, sí, sí hay.

—¿Y el trato de la gente, qué tal?

—Bien, la gente es amable. Aquí no hay discriminación y eso. *I mean*, es como todo, pero la gente aquí es amable.

En 2010, la población considerada latina en el país sumaba 55

millones, un 17 por ciento del total, y en lo que respecta a California, estaba a punto de convertirse en el grupo mayoritario.

—Nomás no andes como vagabundo, son gente que ha tenido problemas.

En el muelle, cerca de donde trabajaba Álex, varios paneles contaban las primeras llegadas a Santa Bárbara por mar. Allí había una bandera peculiar, algo desfasada, pero reconocible. Era argentina. En 1818, Hippolyte Bouchard, francoargentino y pirata, había estado por aquí saqueando puertos. Asaltó Monterrey, al sur de San Francisco, y luego San Juan Capistrano, cerca de San Diego. A dos años de nacida Argentina, la bandera albiceleste, aunque algo más oscura, ya ondeaba por aquí.

Los ángeles

La empleada de la estación hizo una jugada maestra y, combinando algún descuento, logró darme un billete que costó 41 dólares hasta San Diego con parada de un día en Los Ángeles. Fui directo a la cafetería. El camarero, un afroamericano treintañero y servicial, habló a los pasajeros del tren justo frente a mí. Su voz resonaba en los altavoces mientras él rapeaba su menú:

> Buenas tardes, damas y caballeros: soy el servidor del coche-cafetería, estoy a disposición con comidas y bebidas a lo largo de este viaje en el vagón número dos.

Compré otra vez una hamburguesa recalentada, y un pequeño *brick* de leche para paliar un poco el desajuste alimenticio. Ahora, en las mesas contiguas, un joven y una señora veían pasar la costa. Aún trataba de entender el encaje de los trenes californianos y pregunté a ambos si era más barato viajar en tren o en autobús. Me sorprendió que, según ellos, salía más caro viajar en Greyhound, en autobús. El chico volvió a su asiento, pero la mujer, Maureen, empezó a alabar el tren mientras miraba al mar. Viajaba sola desde San Diego, y regresaba tras regalarse cuatro días en Paso Robles, la pequeña ciudad con clima mediterráneo que había logrado fama a base de aguas termales, viñedos y olivares. Se había dado una escapada del centro donde hacía manualidades y daba masajes a enfermos de cáncer.

Tenía setenta años, pero bien podría estar en sus cincuenta largos.

—Por una vez, me fui a que me dieran los masajes a mí.

Era día de labor, a bordo no había surferos y no resultaba fácil discernir quién venía de hacer qué. Maureen tenía familia portuguesa, de Madeira y de Viseu, y conocía toda la península Ibérica.

—Y en el hospital estoy rodeada de hispanos, los libros que usamos son bilingües, pero no hablo español. Sin embargo, mi médico no habla casi inglés, yo no hablo casi español, y nos entendemos.

Con la luz del mediodía, los campos ocres del atardecer eran de un verde poderoso. Hileras perfectas de hortalizas se fugaban a lo lejos y entre ellas había caminos bien marcados. De vez en cuando se veían algunos jornaleros, los encargados de cuidar esos jardines inmensos comestibles.

—Este tren es maravilloso. Yo tomé trenes en Londres, Francia, España... ¿Has tomado el Eurostar?

Había tomado otros de alta velocidad, pero aquel precisamente no. Le dije eso, y que me era difícil creer que en California aún no hubiese uno.

—Va a ser difícil.

—¿Tienen que ver las empresas de autobuses? —pregunté, recordando casos extranjeros.

—No tanto. A la gente le encanta conducir su coche, y en las grandes ciudades para qué lo quieres, digo yo. Pero luego está el asunto de los residentes, habría que sacar a mucha gente de sus casas.

Me sorprendía que las expropiaciones fueran capaces de parar el tren, pero no eran solo los vecinos. La agricultura era uno de los mayores negocios del estado y enormes llanuras californianas se habían revelado fértiles y lucrativas. En eso estaba John Sutter en 1848 cuando se le atragantaron las pepitas de oro, y fue también aquí donde, en los años sesenta, César Chávez y compañía iniciaron las huelgas por los derechos de los trabajadores rurales. Los latifundistas parecían mantener un poder enorme y eran opositores firmes al proyecto de alta velocidad, que, por otra parte, ya había sido aprobado en 2008 tras someterse a voto popular. Pretendía unir Los Ángeles y San Francisco a través del Valle Central californiano, en paralelo a la Interestatal 5, en dos horas y media y con picos de 322 kilómetros por hora[29].

Dos horas después, en la parte alta de Los Ángeles, encontré una resistencia diferente en las calles 64th y 66th de Highland Park. Decenas de señales rojas llevaban la palabra *stop*. No estaban de cara al tráfico, sino pegadas a las puertas, las ventanas, los árboles de las casas. Decían *stop* a la 710, la autopista que alguien había decidido que tenía que pasar por allí en medio. De aprobarse, la 710 tendría seis carriles por sentido y desplazaría a muchos vecinos, como a Lucía, mi amiga valenciana.

—Aquí, si hay que expropiar, se expropia —dijo Lucía.

Nos conocíamos desde la adolescencia y tenía un montón de

ganas de verla, porque, aparte de ponernos al día, no creo que, para una ciudad de este calibre, haya mejor guía que un arquitecto o urbanista, y Lucía llevaba cuatro años trabajando de ello.

—Esta ciudad fue levantada siguiendo la infraestructura, que suele ser por inversión privada. Y después se urbanizó.

Lucía conducía con destreza por la autopista 110 en dirección a Pasadena. Al volante, mientras ganábamos metros y nos seguíamos alejando de la costa, me contó que la 110 era un antiguo camino, por eso las curvas tenían el radio tan cerrado y la hacían la autopista más peligrosa de la ciudad. Estaba hecha, en fin, para carretas de caballos y coches de manivela, y no era muy distinta de las vías de Amtrak, poco abiertas, donde un tren muy rápido descarrilaría.

Pasadena era casi el final de la Ruta 66. Al parecer, en los años veinte ya había sido elegida por algunas familias pudientes de Illinois para disfrutar de sus inviernos suaves. Decidieron que vendrían a levantar sus casas hasta aquí, y cruzaron el mapa desde la orilla del lago Michigan hasta la costa del Pacífico. Hoy, la Ruta 66 viene desde Chicago, atraviesa Los Ángeles y muere en Santa Mónica.

Una de las joyas que habían levantado en esa primitiva Pasadena era la casa Gamble. Una casa de campo de tres pisos, de madera barnizada, con pilares y vigas de una sola pieza y tejado a dos aguas. Las vigas y viguetas sobresalían. Las paredes estaban cubiertas de tejas de madera a modo de escamas, las ventanas tenían vitrales y fuera, donde terminaba un gran porche que era como un salón abierto, había un jardín de hierba impecable con estanque, riachuelos y adoquín.

—En el movimiento *craftsman* se fabrica todo —me explicaba ella —. Hasta las barandillas y los maceteros.

Vivir en Pasadena se había puesto de moda entre los pudientes angelinos. Lucía contaba que los vecinos habían invertido tanto que hasta las escuelas públicas tenían gran nivel. Pero lo más sorprendente fue comprobar que, aun rodeada de autopistas, el peatón se había impuesto al coche.

—Se han aunado los espacios de negocio y de vivienda que en su día separó Le Corbusier.

—¿Y han logrado darle alma? Eso suele ser difícil.

—Sí. Han recuperado el concepto de plaza pública, que en Europa lo tenemos muy asumido, y el de los árboles para crear sombra.

A través de Pasadena, la Ruta 66 era una calle arbolada de unos veinte metros de ancho. En los bajos de las viviendas con tres o cuatro alturas había pizzerías, restaurantes con nombre francés, tiendas de ropa, discos... Se servían helados a la nueva moda, hechos a los ojos del cliente. En lugar de pasarelas superiores, la 66 tenía semáforos en

rojo y anchos pasos de cebra. Dos de ellos unían contraesquinas y formaban una equis por la que cruzar sin miedo. En los espacios entre casas, grupos de amigos se sentaban en sillas públicas, pisaban suelo de adoquines y usaban papeleras.

—Cuando una amiga vino a verme a Los Ángeles, quiso tirar a la basura todos los envases y papeles que había dentro de mi coche —dijo Lucía—. Después de andar veinte minutos con las manos llenas empezó a cansarse. ¿No hay papeleras?, me dijo. No, no hay papeleras, respondí, ni tampoco hay más gente en la acera que tú y yo. No hay papeleras porque todo el mundo va en coche.

Costaba imaginarse que la inversión privada hubiera creado el bienestar en la ciudad. Pero no era algo que solo ocurriera en Pasadena. Para alcanzar a Lucía en Highland Park había tomado la Gold Line del tranvía, y su origen había sido muy diferente al de aquellos coches de caballos.

—Había una bailarina, de nombre Aline Barnsdall, que fue muy buena y conocida. Abrió una escuela de danza y construyó la primera línea para que sus alumnos llegaran a clase.

Últimamente, usar las tres líneas de metro se estaba volviendo moda entre los jóvenes pudientes y para la cultura hípster. Era ridículo que algunos beneficios obvios para la comunidad tuvieran que ponerse de moda. A veces, alguien descubría algo que llevaba décadas descubierto y generaba el cambio. Eso había sucedido con las bicis en Ciudad de México. Pero al fin y al cabo, había sucedido.

La casa de Barnsdall, Hollyhock House, iba a ser parte de la colonia de arte y teatro que ella pretendía, y se la encargó a Frank Lloyd Wright. En esta constelación de arquitectos, Lucía me presentó al siguiente, Richard Neutra. Me explicó el movimiento moderno a través de su casa, que crípticamente llamaban VDL. En 1932, Neutra había jugado a deconstruir cubos, prolongar planos, acristalar paredes y soslayar los rayos del atardecer. Por mi parte, yo estaba encantado con Lucía.

Pero me hacía falta una vista desde lo más alto para poder poner orden a todo en mi cabeza. A los pies del observatorio de Griffith Park, una loma cercana al cartel de Hollywood, comenzaba una ciudad de ciudades sin final visible. Algunas lluvias habían rebajado el *smog* sobre Los Ángeles y los rayos de sol llegaban hasta una avenida que destacaba entre las paralelas y se perdía a lo lejos, donde debía suponer el mar. Bajo nosotros, en la ladera, un goteo de *runners* trazaba caminos entre los árboles.

Estábamos listos para bajar al llano y darnos un breve paseo por el *downtown*. Si el museo Guggenheim de Bilbao, también obra de

Franz Gehry, evoca a un pesado barco amarrado en la ciudad, el Disney Concert Hall, que se parece mucho, me pareció que congelaba un baile. Muy cerca, la catedral metropolitana había sido levantada en 2002 con las medidas de los grandes templos góticos. Dentro, Lucía me explicó el proceso de oxidado que Rafael Moneo había usado para dar a los bloques de hormigón el tono cálido de la arenisca. La luz entraba difusa desde lo alto y el mobiliario moderno no quitaba al espacio su protagonismo. Debía de tener una gran acústica. En los muros, varios tapices representaban a fieles de toda época, y a un lado, un retablo policromado originario de Ezcaray conectaba con aquel medievo distante. Allí sería admirado y visitado, pero ¿qué pensarían de aquello mis vecinos riojanos?

Desde lo alto de un promontorio, y con su propia altura, la catedral se elevaba sobre la ciudad mundana en la que sucedían los atascos que Henry Ford no adjuntó a su idea del hombre libre. Los indigentes que deambulaban y recolectaban basura por el centro tampoco se acercaron hasta allá arriba ese día.

San diego y la frontera

Y tras caminar —¡caminar!— hasta El Pueblo, lo que queda del embrión de aquella primera Los Ángeles, me despedí de Lucía y de su novio John bajo el letrero *art déco* de Union Station. Muros blancos, tejas de barro, vigas de madera y luz tenue por dentro, Union Station era otro ejemplar más del estilo misión, con feligreses distraídos que tomaban café o charlaban en voz baja junto a sus maletas, sentados en butacas en lugar de duros bancos. Salí del quiosco con una revista para muy aficionados a los trenes —en una página se ofrecía, como experiencia, una semana de trabajo como ferroviario— y caminé hacia mi último Surfliner, el 748.

—Durante la próxima media hora tendremos turbulencias. Tengan cuidado al caminar por el pasillo, allí encontrarán asas para agarrarse en caso de movimiento brusco.

Lo informal de la megafonía compensaba un poco la rigidez de tanta norma, como la que prohibía fumar a menos de veinte pies de las vías. Era de noche, así que a bordo solo disfruté un café, leí en internet y tomé apuntes, hasta que, en San Diego, la tripulación del tren desfiló otra vez por la megafonía para despedirse del pasaje.

Al bajar, pregunté a los operarios qué iba a pasar con la alta velocidad. «Quieren más dinero —me dijo uno a pie de vía—; Amtrak es una compañía privada, pero deberá ayudarle el dinero del Estado.» Era una forma peculiar de explicar algo peculiar: las acciones de Amtrak eran mayoritariamente del Gobierno y los estados, pero otras

acciones eran privadas y, de hecho, se gestionaba como cualquier empresa.

—Lo van a construir en cinco o diez años, no es cosa de un día —auguró el hombre que vendía a esa hora los billetes—. Pero ya es un hecho, está aprobado en el Congreso.

Pasé la última noche en un barrio correctísimo y solitario, en casa de Curtis, que ya me había dado techo un par de noches antes y que había perdido el español que le quedaba de su abuelo, el señor Romero. Curtis había ido a apostar con un amigo mientras veía a los Clippers jugar contra Miami y había dejado la puerta sin llave para que yo pudiese entrar.

Por la mañana crucé el parque Balboa y bajé hacia la bahía que en 1542 Cabrillo había encontrado «puerto muy bueno y seguro», aunque ahora parecía que, segundos antes de aterrizar, los aviones de American Airlines iban a arrancar las copas de las palmeras del malecón. John, el novio de Lucía, me había dicho que, frente a lo que pudiera imaginar, la población de San Diego era menos mexicana que en Los Ángeles. «La base naval es muy grande —resumió—, viven muchos militares y hay una gran tradición conservadora.» Solo vi a flote el *Star of India*, el barco de acero más antiguo que aún navegaba y que, según una plaquita, había circunnavegado la Tierra veintiuna veces. Al pasear por la orilla me di cuenta de que solo compartía el muelle con amos de perros, personas sin hogar y extranjeros. Un grupo de japonesas se tomaba fotos y unos indios trajeados tenían toda la pinta de ser programadores que asistían a un congreso. Según el Public Policy Institute de California, los asiáticos que migraban a California ya eran más que los latinos, y destacaban los indios, por lo general tecnológicos y bien preparados. Completó el paisaje un marino embutido en traje beis que parecía fugado de un anuncio de Jean Paul Gaultier.

Era hora de cruzar a México. Tomé el tranvía a San Ysidro y desanduve el trayecto que había hecho días antes. Al tomarlo en la frontera había pagado por error más de lo debido, así que, esta vez, pedí ayuda a dos señoras que iban a subir al mismo *trolley* y hablaban español.

—Si vas a Tijuana, tendrás que tener cuidado con tus cosas, no dejarlas por ahí —dijo una de ellas.

Agradecí el aviso, pero yo miraba desde México. Recordé esa crítica generalizada a quien había logrado el sueño americano y esperé que no se cumpliera la metáfora del cangrejo: si había muchos en un cubo y uno estaba a punto de escapar, solían decir, los otros tratarían de devolverlo abajo.

—Vivo en Chula Vista —siguió la mujer—. Desde que se puso la cosa mal en Tijuana ya no voy, hace mucho que no paso. Antes íbamos a Ensenada, Rosarito... Hay playas hermosas.

Seguramente desde Chula Vista se verían las luces de Tijuana. Curtis, mi anfitrión, contaba que los jóvenes sandieguinos temían México y que él solo había pasado la línea una vez, y había sido porque allí, por ley, podía beber alcohol tres años antes. Le dije a la señora que no se preocupara, que antes de cruzar había pasado cuatro días muy gratos en Tijuana y que además vivía en México.

—Pero desde entonces mi marido ya no quiere cruzar la línea —insistió—. Ya no vamos.

En San Ysidro caminé uno o dos minutos detrás de un grupo de personas y crucé la línea ensimismado. No hubo un solo minuto de cola, ni un solo control. Desplacé con la mano un torno blanco, pulsé un botón que me devolvió una lucecita verde y, sin haberme detenido desde que dejé el tranvía, unos escalones hacia abajo me dejaron en Tijuana.

Antes de volar a Ciudad de México me hospedaría nuevamente en Playas de Tijuana, en casa de otra amiga pamplonica que estudiaba en el Colegio de la Frontera Norte. El barrio era de clase media-baja y, según se decía, había sido zona de guerra entre narcos. Las aceras no estaban muy definidas y había algo de basura por las calles. En la orilla, los análisis de agua vetaban cualquier baño marino y al atardecer solo había paseantes, pero se veía apacible y saberme en México me reconfortaba.

Caminé hasta las escaleras que bajaban a la arena y me senté en lo alto en silencio a ver ponerse el sol detrás de las Islas Coronado. La puesta a este lado de la línea no tenía nada que envidiar. Dos hombres estacionaron su auto, pusieron una música melosa y al salir dejaron las puertas abiertas.

—Mira la línea del horizonte —le dijo uno al otro—. Pareciera que hay tierra, pero no.

—Qué hermoso.

Aquejado por un raro síndrome de Stendhal, aquel hombre arrobado por la vista alzó un brazo y, acto seguido, algo voló terraplén abajo hacia la playa. Aquello no alcanzó la arena, pero rebotó en algún sitio y sonó a lata vacía. Abrí los brazos hacia él y me quedé mirándolo.

—¿Y eso? —alcancé a decir.

El hombre se quedó callado. Dudó y después soltó una frase un poco bobalicona.

—Ya me regañaste.

No dije más y volví la vista al mar. El sonido del coche y la música se apagaron a lo lejos y el sol siguió su rumbo tras las Islas Coronado.

◆ País: JORDANIA
◆ Línea férrea: FERROCARRIL DE HEJAZ
◆ Tramo recorrido en tren: AMÁN-AEROPUERTO INTNAL. REINA ALÍA
◆ Otros lugares: Petra, Gerasa, Aqaba

EL OTRO TREN PEREGRINO: LOS RESTOS DEL HEJAZ EN JORDANIA

12

RIELES EN LA ARENA: LAWRENCE DE ARABIA ENTRE OTOMANOS Y SAUDÍES

Rumbo a la estación de Amán, el chófer trazaba sin prisas las curvas de la autopista y se dejaba adelantar entre las lomas peladas al este de la capital. A los lados, incluso en los suburbios, predominaba el mismo color ocre apagado de la mancha urbana, el tono de los bloques de roca caliza con los que toda Jordania parecía levantada, matizado por el humo de los coches y el polvo del desierto. El grupo de prensa extranjera del que formaba parte acababa de almorzar, y viajaba adormilado en las butacas del autobús. Quien miraba afuera distinguía cedros y cipreses esporádicos, y algunas manchas de verde radiante asomaban tras las últimas lluvias. El viaje se había organizado en una rendija entre el invierno y el verano, en una primavera que, decían, podía durar tan solo dos semanas de abril antes de que las máximas diarias se instalaran cerca de los 50 ºC, algo difícil de imaginar dentro del autobús con el aire acondicionado indefectiblemente a tope.

Nadie en el grupo parecía estar pensando en un artículo o reseña de aquel ferrocarril. Toda noción que teníamos de él era que pertenecía al Imperio otomano y que al llegar la Primera Guerra Mundial, Lawrence de Arabia le había reventado rieles, puentes y alguno que otro tren. Por mucho que la Oficina Jordana de Turismo se empeñara en diversificar la oferta, los editores de los medios no estaban por la labor de quitar páginas a Petra, que como gancho era infalible. Eso hacía que la ciudad romana de Gerasa, las playas del mar Muerto o el golfo de Aqaba tuvieran pocas opciones de hacerse un hueco. Tal era el reclamo de la Ciudad Perdida. Y tal era, también, el interés por un tren destartalado.

Estaban a punto de cumplirse cien años de la entrada en acción de Thomas Edward Lawrence, aquel jefe de inteligencia británico que unió a las tribus árabes contra los otomanos. Esa efeméride vertebraba el viaje, y en la biografía de Lawrence sus ataques a este tren eran un capítulo esencial. A este tren que inesperadamente, bajo demanda, mantenía un tramo activo.

La historia de la humanidad, la antigua y la moderna, parece compactarse en Medio Oriente. Uno toma conciencia de eso con solo mirar la ubicación de Jordania en el mapa, y la sensación se

concretaba al observar aquellos rieles corroídos y astillados. Con una puerta no muy grande y un cartelón descolorido, la estación de Amán, un viejo edificio de dos plantas, parecía un simple puesto de control suburbano por debajo del nivel de calle. Los coches pasaban veloces haciendo una curva frente al edificio, que quedaba hundido a su costado. De piedra como todo alrededor, no era demasiado grande, y la única diferencia con la arquitectura del entorno era un techo de tejas a dos aguas, poco útil en el desierto, que no lo cubría entero. Si de lejos el tono ocre indefinido del paisaje parecía envejecer cada edificio, de cerca, las marcas de cincel reescribían los sillares, lo monótono se volvía armónico y cada rincón ganaba humanidad.

Bajamos unos escalones, entramos por una portezuela lateral y quedamos ante varios pares de rieles. Eran muy finos, y estaban hundidos y doblados y muy juntos entre sí. Arrinconada contra la curva había una cochera doble también pétrea, un puente giratorio mínimo y una dresina para reparar la línea entre unos árboles frutales. Tras ella reverdecía una colina con algunos otros árboles y el minarete puntiagudo de una mezquita terminaba con su medialuna.

Y aunque unos baldosines nuevos reflejaban despiadadamente el sol, se veía que el ferrocarril bombardeado por Lawrence no había cambiado mucho desde el sabotaje. Justo enfrente, una nubecilla de humo gris salía de una locomotora de vapor de tal calibre que haría funambulismo sobre aquellos 1050 milímetros del ancho de la vía. La locomotora mostraba un 82 en números árabes y latinos. Era de 1959, japonesa, y eso sugería que en algún momento la línea había recobrado actividad. Ahora, entre la ruina y un viaje promocional, no lograba imaginarme qué es lo que el tren depararía.

Al cabo de esos rieles nos esperaban cuatro pequeños vagones de madera sin locomotora. Finamente restaurados, llamaban la atención en medio de aquel paisaje añejo. Tenían veranda, ese balconcillo que los vagones antiguos llevaban en cada extremo, y en ella esperaban hombres impecables con atuendos de servicio. De la otra punta de la playa nos llegaron unos resoplidos y se vio una nube de humo gris. Algunos operarios calentaban otra locomotora. El tren quedaría listo al concluir la recepción, y unos hombres con turbante nos pidieron ir tras ellos.

El presidente de la compañía repartió unas postales con una vista aérea: una nube gigantesca de humo blanco brotaba en mitad de una amplia curva que se perdía en el desierto inmenso. En torno a una larga mesa nos contó que el ferrocarril, que hacía 1320 kilómetros desde Damasco hasta Medina, había sido concluido en 1908 por ingenieros alemanes y solamente funcionó hasta 1916, porque lo

alcanzó la guerra. Damasco era el kilómetro 0, Amán el 220, e íbamos a recorrer algunos más rumbo al sur, hasta donde ahora estaba el aeropuerto Reina Alía. Ya no había servicio, pero ese tramo se había reabierto para quien quisiera contratar el tren.

En la parte delantera del tren algo se estaba demorando. Parecía que en lugar de una locomotora acoplarían más. Vi una humareda sensacional, esta vez más negra, y cuando me acerqué hasta allá descubrí otro mastodonte oscuro. La placa de fábrica decía 1951 y Robert Stephenson & Howthorns, herederos del padre del tren y paisanos de Lawrence. Pero aparte de sumar algo de historia, la número 23 no parecía capaz de arrastrar el tren y le antepusieron dos tractores diésel.

De pronto, el silbato de vapor alborotó la escena y, aún en tierra, tuve que correr en dirección a los vagones. Alguien me gritó para que subiera a una veranda, uno de los mozos desató la cadenita que cerraba una de ellas y salté al segundo coche con el tren ya en marcha. Todo el mundo se apelotonaba en las verandas. Suerte que no íbamos así a diario a casa ni al trabajo ni a Damasco, porque allí, justo encima de los rudimentarios *bogies*, cada muesca o unión entre rieles era peor que un llantazo cuando la bici está pinchada. Después de la partida, las bancas comenzaron a llenarse en busca de algo más de calma dentro. El mobiliario consistía en bancas dispuestas a lo largo junto a las ventanas, recién tapizadas y con acabados de lujo. Mozos de maneras impecables iban y venían por una alfombra roja desde el primer vagón, donde estaba la cocina. Aunque llegábamos recién comidos, y medio sofocados, desfilaron bandejas con carnes, zumos de fruta y canapés. Los estómagos corrían el peligro de convertirse en lavadoras. Aparte de los asientos tapizados, nada iba a amortiguar el viaje.

Un origen complicado

Al menos hasta 2010, el tren centenario de Hejaz partía rumbo al norte desde Amán y llegaba hasta Damasco en servicio regular dos veces por semana, y según consta en seat61.com, incluía un vagón de 1905 que, sin restaurar, era muy parecido al nuestro. El tren jordano iba hasta Daraa, un empalme en la frontera siria, tardaba tres veces más que el autobús y parecía tener una capacidad muy baja. Lo movían máquinas diésel, pero me aseguraron que también las de vapor. El servicio se había suspendido con el alzamiento de los rebeldes en el lado sirio y la respuesta del ejército de Bashar al-Ásad.

Al comienzo de la Gran Guerra, los árabes del norte de África vivían ya bajo el control occidental. El Magreb estaba bajo dominio

francés y los ingleses mandaban en Egipto. En cambio, el Imperio otomano llevaba casi cinco siglos gobernando Medio Oriente. Allí, las montañas de Hejaz, que corren a lo largo de la orilla asiática del mar Rojo, forman una ancha franja costera que hoy comprende Palestina, Jordania, Arabia Saudí y Yemen. La región siempre estuvo poblada por tribus beduinas pese al control otomano desde el siglo XVI. En 1914, arruinados por campañas anteriores, los otomanos trataron de permanecer neutrales, pero el Imperio ruso, su enemigo acérrimo, formaba la Triple Entente con Francia y el Reino Unido y ante la presión de Alemania, que al mismo tiempo era amenaza y una opción de desarrollo, acabaron por unirse a Alemania y a Austria-Hungría.

Mohammed, un guía local formado en Cuba e hijo de una historiadora, nos contaba que, por mucho que el 70 por ciento de jordanos fuera hoy urbano, todos los pueblos árabes habían sido antes beduinos. Los habitantes de la península Arábiga eran tribus en constante movimiento en busca de los pocos recursos que el desierto concedía. En el centro, después de un siglo largo de pugnas internas, la tribu de los Al-Saud y la fuerza de los soldados wahabis, seguidores de la ortodoxia suní, habían derrocado en 1907 a la tribu de los Al-Rashid, que era prootomana. Pero al sur, en la costa de Hejaz, las rutas comerciales hacían florecer ciudades. Entre ellas, Medina y La Meca, las dos ciudades santas.

En 1916, en La Meca estalló la Rebelión Árabe, aunque el nombre más relacionado con aquello no fuera árabe, sino el de Lawrence —con la cara del actor Peter O'Toole—. Una comitiva británica buscó el apoyo de Hussein ibn Alí, noble hachemí y entonces jerife de La Meca, que tenía planes para crear un estado panárabe libre del control otomano. Y Lawrence, que se había sumado a última hora, encontró en Faysal, tercer hijo de Hussein, el aliado que uniría a las tribus contra los otomanos.

Hasta que la guerra lo llevó por otro lado, Lawrence era un arqueólogo tenaz e independiente que para su tesis de Oxford había viajado en solitario, en pleno verano, en busca de castillos de los cruzados en Siria. Luego, ya graduado, logró integrarse en una expedición al yacimiento cercano de Carchemish. En Siria, según el periodista y biógrafo Scott Anderson, Lawrence había convivido con locales que nunca habían visto un europeo y había aprendido su idioma, convivido con familias y, sobre todo, entendido su sistema de alianzas entre clanes. Lawrence admiraba su espíritu de gente libre y detestaba la opresión y las corruptelas otomanas[30]. Por eso, cuando fue enviado a Egipto por las autoridades británicas e irrumpió en la guerra desde el sur, su papel resultaría clave. Pero el estado panárabe

nunca sucedió, y como nos decía Mohammed, muchos beduinos acabaron por renegar de Lawrence.

En cuanto al tren, los otomanos habían movido ficha. Los peregrinos que venían de Estambul, de El Cairo o de Bagdad a las ciudades santas tardaban meses en cruzar el desierto arábigo en peligrosas caravanas. Los bandidos y la sed eran una amenaza constante, y se calcula que un 20 por ciento de ellos no llegaba. Un ferrocarril desde Damasco reduciría un viaje de cuarenta días a solamente cinco.

El Constantinopla-Hejaz no era una idea aislada. Desde la orilla asiática del Bósforo —el nombre de Estambul se oficializaría en 1930—, conectaría con el Berlín-Bagdad que los alemanes estaban construyendo en busca del petróleo del golfo Pérsico y de una salida al Índico. Solo que, a esas alturas, los otomanos estaban endeudados con el Deutsche Bank, así que convocaron a los musulmanes a donar para su tren y el Hejaz se volvió una especie de tren santo del islam. Luego, quienes lo levantaron fueron cinco mil obreros, sobre todo sirios e iraquíes, que trabajaron con calor y frío extremos. Para surtir de agua a las locomotoras tuvieron que excavar pozos y levantar torretas. E instalar traviesas de acero, porque los beduinos solían hacer hogueras con las de madera. Pero había un problema aún mayor: ¿cómo frenar las dunas y evitar que pasaran por encima de las vías? En pleno siglo XXI, el reto iba a aflorar de nuevo.

Una vez acabada, la línea también serviría para reforzar los dominios otomanos y mover rápidamente a sus tropas. Mohammed aseguraba que La Ceca era un lugar en Damasco, y eso añadía otra versión al dicho «de la ceca a la meca» y a su disputado origen. Pero, independientemente de La Ceca, el tren nunca llegó a La Meca. Anticipándose a algunos dueños de líneas de autobuses de hoy, Hussein temió que el nuevo medio acabase con el lucrativo transporte de caravanas entre las ciudades santas. Allí tampoco querían demasiada injerencia turca, y al final, la última estación se levantó en Medina.

Las siete colinas de Amán

Nunca había tomado parte de uno de esos *tours* que entusiastas de los trenes contratan para viajar por tierras exóticas. Siempre temí que, vaciado del trasiego humano, el tren se convirtiera en un escenario reducido de su propia historia. Este *tour* tenía algo de aquello, pero a bordo tampoco se veía mucho entusiasmo y pronto encontré una veranda libre. El precio de viajar en ella era sumar a la tarde en el desierto los vapores ardientes que llegaban desde la caldera. Pero la

recompensa era única y excedía por mucho la experiencia en tren, incluso, quizá, las vistas desde la Acrópolis de Amán.

A velocidad muy baja, el tren fue ganando una especie de cornisa que dominaba la vista sobre la ciudad. En 1908, la estación de Amán se había inaugurado muy pequeña, porque la ciudad solo rozaba los 2000 habitantes cuando vio llegar el tren. Ahora, a ambos lados de la vía vivían cuatro millones de personas. La parte más vasta se extendía por el valle, a la derecha, donde sobresalían edificios modernos, centros comerciales y mezquitas enormes de mármol reluciente. El otro lado era un mar de casas bajas. Las calles remontaban una de las colinas que formaron la antigua Amón, que fue semítica, asiria y persa. Luego vino la griega Filadelfia y, después, Rabbat Amón. Amán, que había recuperado su nombre, había nacido, igual que Roma, encima de siete colinas. En el Museo Nacional habíamos visitado dos estatuillas humanas que se creían las más antiguas conocidas sobre la Tierra. Se las dató en 7250 a. C. y provenían del noreste de la actual Amán.

Yo no lo sabía aún, pero, a medida que el tren caracoleaba los suburbios, mi cara se iba llenando de tizne. Pese al humo y al calor, aquel viaje que parecía de relleno se había convertido en un regalo. Después de un par de días de fortalezas y ciudades museizadas, de itinerarios guiados por flechas, baños al fondo a la derecha y tienda de postales al salir, la vida serpenteaba a los pies de los vagones por la trastienda de la capital. Volvimos a la tierra y al polvo. Surgieron talleres de coches con pilas de neumáticos y desechos industriales. Patios de edificios con niños futbolistas, tráfico pesado, perros que ladraban ante el escándalo de las máquinas. Todo tenía un ritmo tan propio, tan ajeno a los rieles, que era imposible intuir siquiera cuándo había pasado el tren por última vez.

País a país, tren a tren, me asombraba cómo, en las ciudades, los ferrocarriles son como una varita mágica que funciona al revés. Allá por donde pasan desarticulan el entorno, lo deprimen. Los trazados crean espacios baldíos que escapan a la lógica de la planificación más dedicada. Sin embargo, esos espacios se concretan de manera diferente y cobran el sentido que les da la inventiva de la gente del lugar. Hans Aarsman, un fotógrafo holandés, se especializó en documentar estos usos no planificados del terreno. Y para mostrar lo impensable adoptó un modo de fotografiar muy propio. Durante un año recorrió su país con una *camper* y lo retrató desde encima de ella. Sus fotografías cuadradas, frontales y vacías, con menos distorsión que si las tomase desde el suelo, mostraban lugares de una quietud que apenas era. Retrataban terrenos modificados y, por fijas que fueran, al

elevar la categoría de algunos eventos sutiles, les creaba una pequeña historia que implicaba movimiento. A Aarsman, con ojos privilegiados, se le engloba dentro de la corriente de la Nueva Topografía, que nació de una exposición colectiva en Nueva York. Lo aséptico del entorno en aquellas sociedades solo aumentaba el contraste con lo inesperado y permitía singularizar esas manifestaciones de adaptación al medio. Pero el revoltijo suburbano de Amán también tendría chistes, como llamaba Roland, el luxemburgués que caminaba vías de Bolivia, a los pequeños sucesos que leía en ellas. Este viaje invitaba a adoptar una mirada, y por eso este tren tan ignorado y lento era un privilegio.

En las calles de Amán no hay sitio para las líneas rectas. Y en tramas tan enrevesadas como la de una ciudad árabe, las vías del tren, que debían retorcerse tanto como el terreno lo pidiera, podían haber supuesto una barrera menos seria que en una ciudad de paralelas. En la efervescencia suburbana toda solución parecía, simplemente, haber brotado por ímpetu natural. Los baldíos eran canchas de fútbol improvisadas, aparcamientos sin asfalto, caminos hacia la casa de un amigo. La vía marcaba atajos para ir a la escuela o era un parque donde jugar sobre los rieles lejos del caos de coches. Porque en Amán, a los lados de las vías, sobre todo había niños. Y con los niños, balones, mochilas de colores, palos que al blandirse se volvían cimitarras cara al tren, como si a bordo aún llegara un otomano, o un inglés. Otros niños miraban al cielo y caminaban hacia atrás con carretes de hilo entre las manos. En el cielo azul, al cabo de ellos, flotaban decenas de cometas.

En 1918, cuando británicos y franceses vencieron a los otomanos, se olvidaron de Hussein. Dos años antes, Mark Sykes y François Georges-Picot, representantes de Londres y París, habían garabateado con sus firmas en secreto la esquina inferior derecha del futuro mapa. Ese mapa lo cruzaba una línea recta en diagonal, y escribieron una A encima de ella y una B debajo. A, que quedaría bajo dominio de Francia, vio nacer a Siria y Líbano. B, bajo control británico, se convirtió en Irak y Palestina. Al sureste, los saudíes entraron en Hejaz y Hussein huyó a Transjordania, también en zona B.

Así fue como grupos de árabes, palestinos, kurdos, turcos, armenios o circasianos quedaron divididos a causa de esa raya. De acuerdo a su religión, eran suníes, chiíes, alauitas, drusos, judíos, cristianos ortodoxos, grecolatinos, armenios o siriojacobitas. Primero fueron reducidos a dos letras y luego les colgaron un puñado de banderas. Hoy, quienes lamentan aquella solución van desde el estadounidense Noam Chomsky hasta Bashar al-Ásad. Y por supuesto,

el propio Estado Islámico, que acabaría borrando la frontera entre Siria (El Levante) e Irak.

Solo en 1946 Transjordania logró plena independencia, y en 1949 se renombró Reino Hachemita de Jordania. Su primer rey fue Abdalá I, también hijo de Hussein y bisabuelo del actual. Tras la creación del Estado de Israel o la Guerra de los Seis Días, Jordania recibió miles de refugiados palestinos, que hoy suman dos millones, y actualmente es un aliado esencial de Occidente en la región.

Ahora, las plaquitas de agencias de cooperación occidentales se repartían en cada monumento restaurado en el país —*From the American People*, rezaba la más común—. El propio rey Abdalá II tenía madre inglesa, y entre las piedras de Gerasa se oían gaitas escocesas: eran integrantes de la antigua banda real, decían, que ahora tocaban a título personal a cambio de unas monedas. Hasta Petra llegaban filas de autobuses, y para entrar los turistas pagaban 60 dólares por persona y día.

En general, tanto en los centros turísticos como en las calles y los zocos conocimos a personas de lo más acogedor, que bendecían que Jordania no tuviera petróleo en el subsuelo. Grupos de hombres o parejas de distinto sexo charlaban entre tés, *shishas* y café turco con poso y cardamomo. Si se arremolinaban frente a algún televisor, los hombres se dividían entre fans del Real Madrid y del Barcelona. En las calles céntricas de Amán, algunas estudiantes nos pidieron fotos. Tras una gran campaña, el *Salam Aleikum* se había convertido en *Welcome to Jordan*. Todo el mundo, yo también, parecía encantado con aquello.

Pero Jordania era un oasis entre países en conflicto y el Gobierno no podía relajarse. Era prioritario combatir al islamismo radical en casa. En 2005, unos atentados coordinados en grandes hoteles habían matado a sesenta personas, y treinta y ocho habían sido en los bajos del que ahora ocupábamos nosotros, que estaba impecable y ya no tenía el mismo nombre. Las medidas del Gobierno solían detonar protestas violentas y nadie escondía que algunos sectores pedían participación y flexibilidad. Para terminar con su veto electoral, los Hermanos Musulmanes jordanos acabarían por retirar de su eslogan una mención al islam e incluirían a cristianos y a mujeres en sus filas.

Los encargados del *catering* no dejaban de traer bandejas. Grráciles, sonrientes, sin excesos, sus maneras impecables resultaban naturales. Unos pocos seguíamos mirando afuera embelesados, y comprobábamos que la posibilidad de una visita sigilosa a los suburbios se desvanecía a cada resoplido de caldera.

Las reacciones que veíamos en los barrios sugerían que el paso del tren era un suceso muy extraño. Entre las casas adyacentes era una

confusión rodante seguida de una estela de humo y polvo. Vi a quienes se abrazaban y sonreían de sorpresa, divertidos, como algunas jóvenes o las señoras bajo sus hiyabs. Otros saludaban, como los hombres que tomaban té o charlaban junto a los talleres, siempre de cara a la calle, y quizá vivían la ilusión fugaz del tiempo en que el tren daba servicio. Muchos de los niños corrían instintivamente junto al tren, riendo o agitando las manos, presas de una adrenalina nueva. Y los más pequeños, por lo general, se quedaban atónitos, como si estuvieran a punto de llorar, y buscaban una explicación alrededor con la mirada. Pero había otras reacciones. Yo seguía ensimismado hasta que, de pronto, una estaca de madera reventó contra el lateral de mi vagón.

Al pasar bajo la cabina de la locomotora inglesa, antes de subirme, había cambiado un par de saludos con el maquinista y su auxiliar. El auxiliar era más viejo, con gafas de sol sobre una gorra, y detrás de un bigote al ras, los años le daban un aire sereno. El otro, de nombre Habib, tenía mirada fija, nariz recta y una risa que inquietaba. Vestía chaqueta militar con varias tallas extra, pero, lejos de conducir con diligencia, me recordaba a Doc, el personaje de *Regreso al futuro*, al mando de otra clase de máquina del tiempo. Ahora, el silbato no dejaba de atronar, y Doc lo estaba pasando en grande. A aquel Quijote, pensé, le acompañaba al menos un buen Sancho.

Sin embargo, el silbato era necesario. Las rectas eran casi inexistentes y la vía estrecha se veía obligada a curvas muy cerradas. Parecía que los ingenieros la hubieran tendido tal cual sobre el terreno, y tratando de ganar o mantener la altura, nos ceñíamos a las formas caprichosas de las colinas habitadas. Las casas quedaban a unos metros, en cualquier rincón el tren podía sorprender a un niño o a un coche atravesado, y el maquinista, sobrado de pretextos, no dejaba de tirar del hilo que colgaba en su cabina. Si las otras dos máquinas diésel, discretas, parecían una mera escolta, la 28 exhalaba como un fumador empedernido en pleno ataque de ansiedad. La orquesta de hierros desvencijados fue la base musical de todo el viaje, pero el estrépito arrítmico del maquinista compulsivo ensayaba estribillos contra las paredes de las casas con frenética violencia.

Mientras tanto, algunos compañeros se habían arremolinado y no dejaban de mirar al frente. Un rebaño de ovejas, que no iba por la vía sino a un lado, se estrellaba una y otra vez contra el muro de una casa. Aun a veinte kilómetros por hora el ruido del tren las enloquecía y, sintiéndose acorraladas, arremetían unas contra otras irguiendo la cabeza como si se ahogaran. El pastor montó en cólera y echó pestes en dirección a la cabina.

En la veranda, las ráfagas llegaban llenas de virutas de polvo y de hollín y por momentos me retiraba a tomar aire y a frotarme bien los ojos. Parecía ridículo sentir adrenalina a esa velocidad, con medio cuerpo fuera, pero eran cosas de viajar despacio.

Hasta que, en medio de tal cacofonía, el estallido casi fue inaudible. La piedra cayó del cielo y reventó violentamente contra la balconada, justo frente a mí. Noté el impacto leve de algunas esquirlas y luego las oí rodar. Sujetaba mi cámara con dos manos y después me quedé igual. Uno de los guías había visto la escena y me mandó ponerme a salvo. Tocaba a retirada.

—La verdad es que les entiendo el sentimiento —dijo, y vi en ello una crítica velada—. El tren, al pasar, provoca ruido y suciedad.

Ese torbellino de ruido y suciedad llevaba a una nube de extranjeros con cámaras colgando, y pasaba lento pero lo dejaba todo del revés. ¿Qué pensaría verdaderamente el guía, tan buen anfitrión, pero mucho más al tanto de los precedentes y de la identidad de esas barriadas? Me asomé de nuevo y sorprendí a un niño de unos doce años escondiendo algo a sus espaldas. Lo miré un poco serio y lo señalé. Ahora el infiel iba a bordo y los descendientes de los beduinos jordanos sometían al tren a una guerra de guerrillas. Más que eso, imaginé a los que tiraban piedras contando a sus amigos, divertidos, que una vez le dieron a uno de esos extranjeros. No pude aguantar serio, pero el chico, ya descubierto, tiró la piedra a otro vagón sin demasiada saña.

La 23 volvió a rugir sin pausa unos largos diez segundos. Los pasos a nivel no tenían barreras aunque atravesaran avenidas o carreteras importantes, y esa era una oportunidad de hacerse respetar. Como era esperable, varios conductores se arriesgaron a cruzar, pero aquello no pasó a mayores. Al pie de la ladera que estábamos surcando apareció un centro comercial gigante, una de esas aberraciones de cemento para devolvernos a estos tiempos, y el trío de locomotoras desfasadas, lleno de amor propio, lo rebasó triunfante pese a su particular velocidad punta.

La periferia remitía poco a poco. Los caminos y entradas a Amán empezaron a alejarse y coches y camiones volaban a lo lejos, sin atascos, a velocidades más propias de hoy que la del tren. La efímera primavera jordana engulló entonces el tren, y también las vías, que a falta de todo mantenimiento costaba distinguir entre la hierba sorprendentemente verde. Por primera vez las rectas eran largas y el tren se sacudía un poco de su ritmo. Surcamos campos de cereales atravesados por grandes tendidos eléctricos o algún camino rural. A veces, del verdor sobresalía un manto de flores blancas que se

agitaban al pasar. Algunas familias trabajaban en los campos. Los niños nos miraban y casi siempre se ponían a bailar.

El aeropuerto, al fondo, era la señal de que aquello terminaba, y al tren pareció entrarle de nuevo algo que parecía prisa. Uno de los mozos derramó unas copas y dejó el suelo pegajoso. Dos perros blancos salieron despavoridos, luego ladraron al tren, pero se siguieron apartando como si aquello pudiese aún volcar. El tren no gustaba ni a los camellos. Cerca de la vía aparecieron tres y, como los corderos, entraron de repente en pánico. Brincaban sobre sus patas, sufrían espasmos y recordaban a toros en pleno rodeo tratando de librarse de sus *cowboys*.

Al descubrir, a un costado de la vía, una hilera larga y oxidada de vagones-jaula, buscamos allí huellas de Lawrence, y ya cerca del aeropuerto apareció el esqueleto de otra locomotora. Aquello podía llevar décadas sin moverse y se hundía en la intemperie. En ese momento, la locomotora diésel que iba en cabeza comenzó a girar de más y el tren se encontró de pronto avanzando directamente hacia la fila de viejos vagones. Uno de los operarios de la segunda máquina, que viajaba en el estribo, tuvo que saltar en marcha. Se oyó el chirrido suspendido de los frenos y, al pisar tierra, el operario trastabilló y no pudo evitar caer de morros. Rodó unos metros, y cuando logró recuperar la compostura, se sacudió el polvo y se acomodó su ropa. El tren tuvo espacio suficiente para detenerse sin problemas, pero quedaba claro que el tramo superviviente tampoco estaba para muchos trotes. Las locomotoras recularon. Con ayuda de otro compañero, el operario accidentado corrigió el cambio de aguja manualmente y la terna de cabeza enfiló la recta, apenas un kilómetro, lo que faltaba para terminar el viaje.

Lawrence sube desde Áqaba

Después de sortear el aeropuerto, el ferrocarril de Hejaz continuó en su día rumbo al sur en paralelo a la carretera número 15, la autopista del desierto. Solo 200 kilómetros después viraba al suroeste para dejar a un lado Áqaba y entrar en Arabia Saudí. Nicholas Saunders, un arqueólogo de la Universidad de Bristol, le contaba al periodista Scott Anderson que las orillas de la autopista eran uno de los campos de batalla mejor conservados de la historia. En ese tramo estaban varios de los setenta y nueve puentes que Lawrence reventó en persona; o que dejó en pie, cuidadosamente perforados, para que los otomanos tuvieran que molestarse en derribarlos. Con el permiso del Gobierno jordano, el equipo de Saunders estaba localizando campamentos de ambos bandos. Algunos los identificaban al ver botellas de ginebra de

la época. Pero también había quienes buscaban por su cuenta, y Saunders contaba que su propio equipo era parte del problema. Se decía que los derrotados habían dejado oro junto a las vías, la misma historia que había oído en Paraguay tras la guerra de la Triple Alianza, si cabe más creíble aún dado que Lawrence y sus hombres entregaban el salario a las tropas en especie. En resumen, los locales no creían que los arqueólogos trajeran pico y pala solo para buscar cualquier chatarra. Y entonces venían armados de aparatos y lo agujereaban todo.

Nosotros habíamos visto uno de esos campamentos días antes. Wadi Rum, el desierto de arenas rojas y enormes farallones, ya había sido escenario de varias películas de marcianos, y pronto se estrenaría otra de *Star Wars*. Lawrence lo había cruzado varias veces, aunque el campamento al que nos dirigieron más bien parecía un derrumbe de piedras —eso sí, bien labradas— al pie de una gran roca. Por Wadi Rum también pasaba una nueva vía. A medio camino, antes de Ma'an, unas minas de potasio habían rehabilitado un tramo de la línea y tendido un ramal nuevo con traviesas de hormigón. Ese mineral salía por mar desde Áqaba.

Lawrence recorrió Jordania entrando por el sur, por Áqaba, y el grupo de periodistas deshizo aquel camino. El golfo de Áqaba, la única opción jordana al mar, era una costa yerma, un callejón sin salida compartido hoy con el Sinaí israelí y egipcio. En la frontera jordano-islaelí, Áqaba y Eilat, costeras ambas pero cada una en una esquina de su país, parecían ensayos para colonizar otro planeta. Áqaba, dada su situación, había sido una de las mayores gestas de Lawrence.

Según Anderson, en 1917 Lawrence ya sabía del acuerdo Sykes-Picot, y también que las promesas de independencia para los árabes quedarían en papel mojado. De ser así, solo le quedaba elegir a quién traicionaría, si a los árabes o a los británicos.

Lawrence creía que si los aliados se hacían con Áqaba viniendo desde el mar podrían perfectamente prescindir de su alianza con los beduinos y olvidarse de lo prometido en su avance hacia Damasco. Y entonces, cuenta Anderson, Lawrence informó a Faysal del acuerdo Sykes-Picot. Juntó a cuarenta y cinco rebeldes y, sin que ningún oficial británico supiera adónde iba, recorrió el desierto por dos meses desde Yembo, junto a Medina, hasta un valle a espaldas de Wadi Rum, entre Áqaba y Ma'an. Cuando llegó a Áqaba, Lawrence ya había reclutado a cerca de mil hombres. Los otomanos esperaban un ataque por mar, y cerca de Wadi Rum, en un abrevadero llamado Aba el Lissan, emboscó en la retaguardia a las milicias que acudían en apoyo desde Ma'an. Murieron 550 turcos y dos árabes. Los árabes tomaron

Áqaba por tierra y Lawrence se embarcó a Egipto para pedir refuerzos a sus superiores. Una vez allí, supo que el comandante británico, receloso de los árabes, había sido relegado tras dos derrotas frontales a manos de los turcos. Edmund Allenby, su nuevo superior, apenas podía asimilar las noticias que Lawrence le traía. Quiso que Lawrence respondiera por indisciplina, pero debió asumir que le había abierto la puerta desde dentro. Y los árabes, cada vez más, esperaban refuerzos en el camino hacia Damasco. Según Anderson, Allenby no podía saber si Lawrence exageraba, pero solo le quedó creerle.

El camino a Damasco, con británicos y árabes juntos y los franceses relegados, no fue un camino de rosas. Lawrence pensaba que si Faysal llegaba antes a Damasco podría cambiar su suerte. Mientras Allenby avanzaba por Palestina y tomaba Jerusalén, los árabes prosiguieron hacia el norte y Lawrence continuó volando puentes al este del Jordán. Pero en la ciudad ferroviaria de Daraa cayó preso, y según se cree, fue violado por un jefe otomano. Deshecho, Lawrence logró escapar, y aún narró por escrito una sádica matanza de turcos y alemanes. La matanza, posterior, fue precisamente en Daraa, con lo que probablemente se estaba desquitando.

Quince meses después, ya en 1918, los otomanos firmaban el Armisticio de Mudros y Allenby comunicaba a Faysal el reparto del pastel. Faysal aún lograría el trono sirio por cuatro meses antes de que los ingleses lo nombraran rey de Irak, y en 1919, Lawrence trataba de mediar por él en los Acuerdos de París, donde también empezaba a vislumbrarse el futuro Estado de Israel. Ese mismo año, Mark Sykes moría víctima de la pandemia de gripe que se llamó española, aquel coronavirus que campó a sus anchas, que se llevó al presidente de Brasil y casi al etíope Haile Selassie. Los ejércitos en contienda ayudaron a que el virus se extendiera y se cobrara más de cien millones de vidas.

Mientras nuestro tren se vaciaba, los operarios desengancharon las dos máquinas diésel y dejaron a la 23 en todo su esplendor. Alrededor, aquella estación sin pueblo recordaba a esas iglesias medievales con vocación de fortaleza. Una arboleda denotaba que había agua en la zona, seguramente un pozo, y tenía un pequeño muelle para carga, pero nada más. Los rieles proseguían hacia el sur tras un portón metálico.

Habib, todavía a bordo de su caballo de hierro, posó sobre el bastidor y dando gritos, con los ojos desorbitados, abrió el fogón de la cabina para soltar unas llamaradas. Después, a escondidas, hizo lo mismo con una válvula lateral y un chorro de vapor ardiente barrió un pobre ciprés medio seco. Ante la insistencia de un operario y la

sonrisa apremiante de Habib, subí a la cabina, cerré los ojos y tiré de la cuerda. Casi me disculpé por aquel trueno.

Una de las reporteras veteranas estadounidenses me esperaba al pie de la escalera. Le compartí mi asombro por aquel trasto y ella dijo secamente:

—¡Contamina demasiado!

Entonces vi mi cámara cubierta de tizne y se me ocurrió pasarme la mano por la frente. La miré, pero no me asusté. No me vería en el espejo hasta la noche, ya en el cuarto del hotel.

A LA MECA A 300 KILÓMETROS POR HORA A BORDO DEL HARAMAIN

El tren de los peregrinos nunca llegó a La Meca en el siglo XX. Pero en el XXI sí. Desde Áqaba, si uno sigue la costa con la mirada, el horizonte pálido y brumoso ya es saudí. Decenas de blogs muestran que en el camino hacia Medina hoy siguen apareciendo rieles, *bogies* o bastidores de la línea del Hejaz, y hasta máquinas volcadas en la arena. Algunas evocan la famosa locomotora impresionista de Joseph Turner o un bodegón surrealista de Dalí. En 1938, Arabia Saudí dio con los primeros yacimientos de crudo en su territorio. Con el tiempo, compró a Estados Unidos su participación en la petrolera conjunta que habían creado y encomendó su movilidad al coche y al avión. Sin embargo, casi un siglo después, los petrodólares habían permitido concretar una parte del tren de los peregrinos. Mientras rodábamos sobre los restos del Hejaz, se concretaba el tren de alta velocidad que uniría en dos horas y diez minutos los 450 kilómetros entre las ciudades santas de Medina y La Meca.

Para ello, consorcios de todo el mundo se habían presentado a la licitación de las tres fases para construir la primera línea de alta velocidad en el desierto. La segunda fase, la del tendido de las vías y suministro de los trenes, la había ganado en 2011 un consorcio español que reunía hasta doce empresas. Como requisito, cada proyecto debía contar con un socio local, pero los trenes los proporcionaría Talgo, y en Talgo trabajaba uno de mis amigos de la infancia. Para un occidental, lograr un visado de trabajo era casi la única manera de poder visitar a los saudíes, así que le pregunté a él.

Lo que más le había impresionado, me contó, era que, junto a carreteras u hospitales, proliferaban obras faraónicas del tipo «el *tal* más grande del mundo» y, para albergar a empresas extranjeras, se levantaban urbanizaciones o incluso ciudades. Los cinco mil sirios e iraquíes que habían construido el Hejaz eran ahora, por lo general, de origen filipino, bengalí o también pakistaní, aunque entre los pakistaníes también había algunos técnicos. Cuando salían de sus

zonas residenciales, él y sus colegas hacían algo de contacto, siempre con hombres, en los mercados o en el centro histórico de Yeda. No sentía recelos por ser occidental, y veía a comerciantes contentos por tenerlos de clientes, aunque tenían más trato con pakistaníes, egipcios, sudaneses, marroquíes o argelinos que con los locales. Los obreros o empleados menos cualificados, mano de obra barata para las petroleras o cementeras locales, solían vivir en contenedores a pie de obra con dudosa higiene, o en ciudades dormitorio de aire irrespirable como Rabigh.

El 11 de octubre de 2018, con casi dos años de retraso, se estrenaba en viajes comerciales el Haramain, la versión saudí y moderna del Hejaz. Y aunque era de alta velocidad, el problema principal del tren seguía siendo el mismo: cómo trazar una línea que incluía cuarenta kilómetros de dunas y mantenerla a salvo de las arenas invasoras.

Para el día de la inauguración, aquello no se había resuelto ni con zanjas ni con muros. Se asumía que la solución pasaba por limpiar regularmente las zonas afectadas, construidas para ello sobre cemento, y el consorcio debía hacerse cargo durante los primeros doce años. Los ingresos que dejarían los usuarios y los costes del problema se habían calculado con mucho optimismo, y, así como los gastos asociados podían aumentar, las toneladas de arena que habría que desalojar amenazaban con ser de proporciones bíblicas.

◆ País: RUSIA
◆ Línea férrea: TRANSIBERIANO
◆ Tramo recorrido en tren: MOSCÚ-IRKUTSK
◆ Otros lugares: N. Nóvgorod, Kazán, Ekaterimburgo, Omsk, Olkhon, Ulán-Udé

MUCHOS TRENES, UNA SOLA RUTA

13

EL TRANSIBERIANO CON JULIO VERNE

El río Angará, uno de los numerosos que atraviesan Siberia, no estaba congelado cuando lo cruzamos en Irkutsk. Habíamos llegado en junio, hacía 37 ºC y costaba un poco más imaginar a dos fugitivos enamorándose mientras saltaban de la mano entre los témpanos, tratando de ganar la orilla. Antes, durante el viaje, tampoco nos habíamos cruzado con ninguna locomotora de vapor rumbo a Nizhni Nóvgorod —la antigua ciudad de Gorki—, ni con hordas de tártaros galopando por la llanura ante el pavor del Gobierno zarista. Por mucho que acabáramos de leérselo a Julio Verne, su libro era una ficción y aquello no servía como predicción mediado el año 2012.

Lo que encontramos en Irkutsk al bajar la escalinata del vagón fue un andén muy largo que corría paralelo al cauce anchísimo del Angará. Para entrar en la ciudad también debíamos cruzar a la otra orilla. Durante una semana habíamos encadenado tramos desde Moscú tomando distintos trenes. Empleábamos algunas horas de luz para visitar ciudades intermedias, y las noches y el sobrante de los días —había casi veintiuna horas de luz— eran para descansar y disfrutar 5185 kilómetros de estepa rusa desde la ventanilla. En Irkutsk, antesala del lago Baikal, íbamos a detenernos unos días y a despedir nuestro Transiberiano para seguir luego otros rieles rumbo a Mongolia y China.

Al cabo de cuatro husos horarios, cuando uno pone el pie en esta tierra donde en verano el sol casi no se oculta, no está muy seguro del tiempo o del espacio en los que vive. Se imagina vagamente cómo, para que él haya llegado en tren allí, otros tuvieron que sufrir picando tierra dura a -40 ºC y quitándose mosquitos y parásitos a 40 ºC. Y sin embargo, recorrer esta quimera decimonónica a través de Siberia ya no entraña más dificultad que algunas trabas en la interacción. Hoy, quien no afronta las distancias rusas como el coste psicológico de vivir en un país tan vasto puede dedicarse verdaderamente a descubrir los beneficios que provoca el amansar la mente a bordo: los compartimentos se vuelven cada vez más cómodos, los locales relatan formas de vida asombrosas y uno, en vez de pensar qué es lo que hará al llegar a la próxima ciudad, se pregunta cosas como por qué el té, que se pide desde la propia cama, se lo traen jóvenes tan diligentes en tazas tan hermosas. Al tactac de los rieles y a través de Siberia, es posible sumirse en ese bucle con naturalidad, y así, con la mente

engañada ante un horizonte que varía poco o nada, cualquier fantasía es más creíble.

Separar literatura y viaje, que ya de por sí es difícil, resulta en este trayecto imposible porque no hay mejor lugar para devorar libros que un tren que no termina nunca. Había elegido varios relatos de viajes y unos cuentos de Chéjov para adentrarme en Rusia. Pero después de una semana en un mundo concebido enteramente en cirílico, sin carteles traducidos, sin la más mínima orientación transcrita siquiera al alfabeto occidental, mis posibilidades de lectura acabarían pronto. No llevábamos libros electrónicos. Y tenía cada vez más ganas de que mi hermano Miguel, con quien viajaba, soltara uno de los que él traía en la mochila. Desde el comienzo del viaje, él iba cantando pueblos y ciudades que antes habíamos visto en los mapas, y me leía en voz alta descripciones muy precisas y costumbres que al cabo de los días nos resultaban familiares. Leía *Miguel Strogoff*, de Julio Verne.

Miguel Strogoff, la novela del hombre-correo del zar que viaja de incógnito entre Moscú e Irkutsk, se había publicado en 1876. En ese año, este tren aún era solo un deseo y no se habían levantado más que unos pocos kilómetros en el extremo europeo. Ahora, era la primera vez que poníamos un pie en Rusia y viajábamos con pocas referencias, pero había pasado más de un siglo, casi otro cuarto desde la extinción soviética, y suponíamos que la historia del transporte, las ideologías y la interacción con otras gentes habrían tenido tiempo para reconfigurar el paisaje de las ciudades y la estepa. Sorprendidos, a medida que avanzábamos en el libro y el terreno vimos que no tanto.

Verne había tejido para su héroe un contexto muy concreto, y el libro no fue la guía donde encontrar posada en nuestros altos, pero sí la introducción a la riqueza étnica de Siberia, al poblamiento de la llanura inabarcable y a algunos hábitos locales que persistían. Hubo un momento en que el Transiberiano nos quedaba tan lejos como un viaje a la Luna u otro al centro de la Tierra. No habíamos leído *Miguel Strogoff* en el colegio, y ahora, con él a bordo, creíamos hacer un acto de justicia con Verne. Lo que nunca sospechamos fue que él no hubiera estado aquí.

Vladímir y Súzdal, ruta monástica ortodoxa

El único tramo que Strogoff puede cubrir en tren es desde Moscú a Nizhni Nóvgorod, 420 kilómetros al este o bien 393 verstas, la medida que Verne adopta en el libro. En esa época, el tren de vapor solo llegaba a orillas del Volga. El hombre-correo conoce a bordo a Nadia, pero no puede decirle quién es. La existencia del Imperio pasa por que

él llegue a Irkutsk de incógnito y, una vez allí, avise al hermano del zar de que los tártaros planean emboscarlo. Si los tártaros lo logran, se harán fuertes en el centro de Siberia y avanzarán hacia Moscú. Nadia, al principio solo una chica bella, viaja desde Riga —hoy Letonia— hacia Irkutsk porque su padre, un mercader livonio, ha sido desterrado allí, como le sucedía a cualquier persona que incomodara al poder de turno moscovita.

Irkutsk había sido fundada por cosacos en 1661 setenta kilómetros al oeste del lago Baikal. Floreció de la mano de los mercaderes de pieles, oro y sedas que comerciaban entre Europa y China, y al tiempo que se hacía más boyante aumentaba su apatía por el centralismo de Moscú. Hacia Irkutsk iban Miguel y Nadia, y también hacia allí rodaba nuestro tren.

Nosotros íbamos sin prisas. Para familiarizarnos con las deportaciones siberianas —y con quienes habitualmente terminaban por construir las líneas de ferrocarril—, habíamos comenzado el viaje en Moscú, en el Museo del Gulag, que quizá nunca tenga el plácet oficial, pero sí el aval de otras muchas instituciones y particulares. Luego transbordamos del metro al ferrocarril en la estación Kurskaya y tomamos un electrotrén, alfombrado y de asientos mullidos, que nos llevó a Vladímir, una parada intermedia que Strogoff, sin tiempo de visitas, se pasó de largo. Vladímir había sido un centro de poder en la Edad Media y hoy es una ciudad tranquila y poco poblada que forma parte del llamado Anillo de Oro, un recorrido monumental al este de Moscú. Guarda varias iglesias del siglo XII con filigranas en su piedra blanca, una muralla defensiva con una puerta imponente y sirve además de enlace —media hora en autobús— a la provinciana Súzdal. Súzdal es también parte del anillo, y conserva monasterios ortodoxos y antiguas iglesias de madera que, aparte de a los siglos, sobreviven ante todo a la humedad.

Aquel día hicimos noche en Vladímir, en casa de Irina Opanchuk. Irina era madre de tres hijos y había trabajado en una empresa que fabricaba aparatos de radio, en un sector, el electrónico, que era uno de los puntos fuertes de la URSS. Habíamos conocido a Irina por medio de CouchSurfing.

No sé si esta red social de trueque hospitalario la habría podido imaginar el visionario Verne, pero dado que ya existía, allá adonde llegaran los humanos e internet alguien ofrecería pronto un techo a los viajeros. Esta red —sin dinero de por medio— revela historias personales en la medida en que uno intercambia confianza. Y ahora, jubilada, ella estaba a punto de partir tres meses con un amigo, como hacía desde cinco años atrás, para acampar junto a una hoguera, hacer

kayak y pescar en las soledades del río Lena, que nace cerca del Baikal y que tributa al Ártico. Todo aquello estaba, cuando menos, a unos 5000 kilómetros de Vladímir. A Irina no le gustaban las prisas, y si no utilizaba el tren solía ir en autostop. Al oírla, empezamos a entender en qué medida el corredor por el que discurren Strogoff, el Transiberiano y ella misma rumbo al Lena es la columna que vertebra este país.

Nizhni Nóvgorod y el Volga, el Rubicón ruso

Nizhni Nóvgorod, a orillas del Volga, había llevado el nombre de su hijo Maxim Gorki hasta la caída del bloque soviético. Miguel Strogoff obtiene allí las primeras noticias de la presencia tártara cuando las autoridades clausuran la feria local sin previo aviso, mandan cerrar las fronteras de su entonces provincia y expulsan a todos los comerciantes provenientes del Cáucaso y de Oriente. Mucho antes, en 1237, los tártaros han tomado la ciudad de Kazán y luego cruzado sobre los hielos del Volga para acercarse a Moscú. Ahora, el Volga seguía parecido a lo descrito en 1876, inmenso, si acaso más contaminado por el tráfico fluvial. Cerca de la orilla, adornadas por escamas de colores, brillaban las cúpulas de la iglesia de los Stroganoff. Por la similitud del apellido habría que preguntarle a Verne. Los Stroganoff habían sido una antiquísima saga de terratenientes que pasaron a ser nobles y tuvieron ejército privado.

«En Rusia —se aventura Verne—, el uniforme militar aparece en cualquier ocasión. Los soldados se mezclan voluntariamente entre el gentío y, precisamente en Nizhni Nóvgorod durante el periodo de la feria, los agentes de la policía están ayudados habitualmente por numerosos cosacos que, con la lanza sobre el hombro, mantienen el orden en esta aglomeración de trescientos mil extranjeros.» Aquel dato parecía un guiño al viajero actual. La actitud de mando la habíamos visto ya en algunos moscovitas. Era algo confuso, porque cualquier hijo de vecino vestía con diseño militar, jugaba a ser policía y no sabíamos si debíamos obedecerle o no.

Eso mismo escribió en 1975 Germán Sopeña, un periodista argentino que firmó el primer relato que yo leí sobre el Transiberiano. Sopeña se había comprado un capote oficial de la armada estadounidense para el frío siberiano. Le había costado ocho dólares en un mercadillo parisino, y un adolescente moscovita, días después, se lo quería comprar por cien. El chico vestía unos Levi-Strauss de contrabando, era uno de esos entusiastas del capitalismo que se le escapaban ya al régimen soviético y a Sopeña le pareció un síntoma de los nuevos tiempos. Desde luego, sí lo era. Pero es curioso cuánto

espacio dedica a la atracción que causa un capote militar que lleva la insignia yanqui solo en el reverso de una manga.

Pronto empezamos a pensar en Rusia como un parque temático de historia aeronáutica y castrense. Conjeturábamos sobre la moda militar-casual como un eslabón entre aquellos rusos y estos, y encontramos el blog de una sovietóloga italiana: «Solo hace falta viajar un poco por este país y hablar con las personas. Los rusos siguen teniendo una mentalidad imperialista, adoran pertenecer a un Estado grande y potente y manejan otras categorías mentales. [...] Más importante es tener a un jefe de Gobierno fuerte, carismático, que imponga la voluntad de Rusia en el tablero internacional y que sepa mantener el orden en un país de proporciones enormes».

Valeria Saccone se refería a la popularidad que mantenía un exagente de la KGB de apellido Putin. Con los años, la prensa internacional ahondaría mucho más en el efecto Putin, pero en 2012, a pesar de ser recién llegados, hubiéramos suscrito aquello. Podíamos añadir que el vodka, omnipresente y permitido sin mesura dentro de los trenes, extremaba cualquier disertación en la que se mencionara Rusia.

Strogoff tomó en Nizhni Nóvgorod un barco de vapor que lo llevó aguas abajo 350 verstas. «El Cáucaso desfilaba a toda máquina entre las orillas del Volga, cruzándose con numerosos buques que los remolcadores arrastraban remontando la corriente [...] cargados de madera, largos como esas interminables hileras de sargazos del Atlántico y chalanas cargadas a tope con el agua llegándoles hasta la borda.»

Ahora, las chalanas eran casi siempre petroleros, decenas de ellos, y ya había cientos de trenes que llegaban a Kazán. De entre ellos, muchos llevaban también madera, gas, vehículos militares o un sinfín de contenedores con logos en varias lenguas que desfilaban entre Oriente y Occidente. Toda esa mercancía convertía este tramo ferroviario en el de mayor tráfico en el mundo. En 1975, cuando quedaban ya lejos los años de las caravanas por caminos de lodo, Germán Sopeña averiguó que muchos de esos contenedores con los que se cruzaba en plena URSS iban repletos de productos japoneses rumbo a Europa, porque el transporte por tierra era más barato.

«En otras palabras —escribe—, el capitalismo a través de Siberia.» El trayecto a Kazán se nos hizo convenientemente largo, ideal para sumirnos en los libros otra vez, y nada comparado con las diecisiete horas que se tragó el mensajero Strogoff, espiado sin saberlo, a la espera de que zarpara el Cáucaso.

A Verne le basta una breve parada en el embarcadero para describir Kazán: «Situada en la confluencia del Volga y del Kazanka, es una importante capital del gobierno y del arzobispado griego, al mismo tiempo que gran centro universitario». A la fama de la Universidad de Kazán contribuyeron sin duda los alumnos Tolstói y Lenin.

Tuvimos suerte, porque una simpática estudiante local que había vivido en Alemania, Masha, nos acompañó por la ciudad. Nos contó que a la vieja calle Lenin —*Lenina ulitsa*— le habían cambiado el nombre, porque a la vanguardia estudiantil local no le parecía suficiente la revisión histórica que en Rusia, aparentemente, había destronado solo a Stalin. Por lo general, en las ciudades rusas, además de un gran Pushkin de bronce, había una estatua gigantesca de Lenin, y con la excepción de Kazán, también una calle céntrica con su nombre. Allí, en un parquecito entre las facultades, se veía aún la estatua de un estudiante que parecía a punto de entrar a clase. Casi un adolescente, aún no lo llamaban Lenin.

La pluma de Verne, cual bisturí, diseccionó Kazán en «cheremisos, mordvianos, chuvaches, volsalcos, vigulitches y tártaros». Los de carácter más asiático, sigue, eran los tártaros. En Kazán había muchos turistas pero todos eran rusos. La gran mayoría de ellos no hablaba una lengua foránea. Viajaban miles de kilómetros para conocer otra cultura sin molestarse en visados ni en cambiar de idioma. Kazán es capital de Tartaristán, la república más autónoma dentro del conglomerado ruso actual, según Masha, y con mayoría musulmana. Desde 2005, el horizonte de Kazán tenía una cúpula descomunal y unos minaretes de color turquesa. Era Kol Sharif, una mezquita dedicada al último kan tártaro y levantada para complacer a la comunidad.

—Tartaristán tiene el subsuelo repleto de gas y petróleo —dijo Masha—. En los años noventa, esto estuvo cerca de convertirse en otra Chechenia, pero el primer ministro local negoció una pertenencia pacífica a Rusia.

Desde hacía poco, Kazán presumía de un metro flamante, pero había un vacío muy propio de domingo. El eco de unos pares de tacones en el mármol pulido hasta el extremo podía ser desolador, pero me parece que encajaba con la idea rusa del glamur —o asiática tal vez—, frío, limpio, a base de lujo y destellos.

Tampoco eran fechas de citas deportivas en Kazán, y los estadios del Rubin o del Unics, que pasean el nombre de la ciudad por las canchas europeas, estaban igualmente desolados. La vida dominical solo discurría por la calle principal que llegaba al Kremlin, la fortaleza de la ciudad. A sus lados, el tártaro, que es lengua túrquica, presumía

cooficialidad en los rótulos de las calles, y en el barrio musulmán los mercados eran zocos y las agencias de turismo ofrecían viajes a La Meca. Kazán se dice hoy modelo de convivencia entre culturas y religiones, y eso es lo que más valoraba Masha. Ella tenía tipo eslavo, era rubia como la que más, pero, con todo, traía algo atascado en la garganta:

—La verdad, Rusia nos compró el sentimiento.

Los urales y Ekaterimburgo, entre Europa y Asia

«¿A qué distancia nos encontramos de Moscú?», preguntó Nadia al dejar Kazán. «A novecientas verstas», respondió Strogoff, y provocó en Nadia un lamento: «¡Novecientas sobre siete mil!». Tanto mejor, pensamos nosotros, que seguíamos comodísimamente en tren.

Comodísimamente, porque el trabajo previo estaba hecho. Al menos en lo básico. Visado aparte, una vez en Rusia habíamos visto lo conveniente de entrenarse en la lectura del cirílico para conseguir los billetes del tren —tampoco los horarios son bilingües—, y ayudaba mucho, para no desesperar al personal, pedir a un local que escribiera el mensaje en un papel para luego mostrar en ventanilla, donde sonreír siempre sumaba. Había que saber que los trenes funcionaban con la hora fija de Moscú, y también que era inútil ir a un banco antes del viaje porque los rublos solo se podían conseguir en Rusia. Una vez aprendido eso, Verne era el más entretenido de los guías.

La frontera física entre Asia y Europa la marcan los Urales, pero sorprende que sean poco más que unas colinas (1524 metros en su punto más alto) con nieves que se funden en la primavera hasta quedar en nada. Eso sí, van desde el Ártico hasta Kazajistán. Verne, al pasar por ellos, añade: «La explotación de las minas de hierro y cobre y los yacimientos de piedras preciosas necesitan la intervención de un número considerable de obreros, por lo que se encuentran frecuentemente poblaciones llamadas *zavody*».

Los billetes de los ferrocarriles rusos —por sus siglas, RZD— nos habían asignado un compartimento junto a una madre grandota que vestía falda y blusa y llevaba la cabeza enfundada en un pañuelo. Viajaba con sus hijos y con una anciana que vestía igual que ella, y era inevitable acordarse de las clásicas *matrioshkas*. Pero pronto supimos que iban a bajarse en cierta estación aislada, seguramente una hermosa caseta de madera con ornamentos tallados. Allí iban a tomar un auto que los dejaría en un paraje donde un helicóptero los transportaría al norte, lejos de la línea y de la civilización. El marido trabajaba en un pozo de extracción de gas y todos vivían en una aldea de mineros en mitad de un claro entre bosques que seguramente eran

de álamo blanco, el árbol que tapiza media Siberia. No hablaban inglés. Lo adivinamos por señas —un dedo índice que se eleva en círculos: un helicóptero—, por el libro de Verne y por palabras como *mashina*, *avto* o *gaz*.

Los estudiosos de Verne dicen que su punto fuerte, el origen de sus premoniciones, fue una documentación obsesiva. Pudo basarse en relatos de viajeros de la época, como la intrépida Catherine de Bourboulon, a la que nombra; y suele citarse como fuente al geógrafo anarquista Piotr Kropotkin, aunque llegó a París después. Fuere como fuere, el editor de Verne tenía como consejero al mismísimo Iván Turguénev, que dio su visto bueno.

El nombre de Ekaterimburgo honra a la esposa de Pedro el Grande —Ekaterina, Catalina I de Rusia—. Queda al pie de los Urales, y al salir de la estación sabíamos que debíamos darnos media vuelta y levantar la vista. En el reloj de la fachada no solo constatamos que habíamos cambiado de huso horario. Debajo de la palabra *voksal* («estación»), aparecía representada en un escudo la ciudad. A un lado del escudo estaba escrito «Europa» y al otro lado, «Asia». Ekaterimburgo está diecisiete kilómetros dentro de Asia, pero cuentan que, ahora, el punto estimado como fronterizo sobre la autopista hacia Moscú lo habían corrido unos metros para colocar el hito correspondiente y demás parafernalia. También Verne aborda el tema y cuenta que, aunque la ciudad es geográficamente asiática, en su época correspondía administrativamente a Perm, que está aún en Europa. En internet, los foros estaban llenos de preguntas sobre si merecía o no la pena acercarse al falso límite. Me parece que lo más interesante en esos lugares suele ser ver cómo se comportan las personas y las instituciones ante esos símbolos que lo dicen todo y nada.

«En Ekaterinburgo —decía nuestro oráculo—, está concentrada la dirección general de las minas. Esta ciudad es, pues, un centro industrial importante en medio de un país en el que abundan las fábricas metalúrgicas y otras explotaciones donde se purifican el platino y el oro.»

El banco local de Ekaterimburgo llevaba el nombre de los Urales, el equipo de fútbol tenía el nombre de los Urales, las tiendas y algunos servicios tenían el nombre de los Urales. Y en el mapa de la ciudad aparecían remarcados la Facultad de Minas, la casa del director de Minas, la casa de los empleados de Minas y la oficina del director de Minas. A efectos reales, nos pareció que Urales significaba minas. Y Ekaterimburgo, algo así como administración.

El lugar más célebre de la ciudad era una iglesia que se encuentra

de camino al centro. Había sido levantada en el lugar donde en 1918 masacraron a la familia del último zar, Nicolás II. De la ciudad se supo siempre poco porque hasta 1991 estuvo cerrada a los extranjeros a causa del celo oficial. La zona monumental era un espacio amplio, limpio y pensado para caminar donde el estilo militar de los hombres se mezclaba con el playero californiano de los jóvenes. Esa zafiedad masculina algo generalizada, y aderezada a veces con una cerveza o una petaca de vodka en mano, contrastaba con el porte de muchas mujeres que vestían y caminaban impecables, con un brillo inusitado. Así, de entrada, no nos parecía algo demasiado equitativo. En el centro, paseamos entre franquicias de moda internacionales y esculturas de Michael Jackson en bronce, vimos subir y bajar tranvías de chapa con publicidad de cámaras Canon —nada de las clásicas Zenit, Kiev o Lomo— y pasamos frente al viejo palacio de los soviets. El palacio, que había sido reconvertido en la sede del Ayuntamiento, mantenía en lo alto de la torre su estrella dorada de cinco puntas.

Miguel Strogoff, el libro, pasa también más rápido sobre la individualidad de los personajes que sobre la acción y las descripciones del entorno. Hay un héroe que encandila a un lector joven y un malo maloso, odioso y retorcido, Ogareff, un ruso movido por la venganza que se pone al frente de las hordas tártaras. Aparece Nadia, dulce y tenaz, y dos ávidos reporteros, británico y francés, que tienen estilos contrapuestos y diálogos más mordaces. Por otro lado, me costó encajar el final. Pero el ritmo pegadizo de la acción solo se detiene en el color que dan los bosques, las aldeas y los caminos, los climas, las razas y las tradiciones. Esas páginas resultaban ser un atlas que engullíamos por placer, degustando cada dato minucioso. Y después de recrearse en cada uno de ellos, Verne pegaba una sacudida y seguía al ritmo que dictaban un par de latigazos propinados desde el pescante de una telega a unos caballos casi desbocados. A ese ritmo, después de los Urales, Strogoff se adentra al fin en las llanuras de Siberia.

Las cuatro letras de Omsk

A lo largo de la geografía siberiana, el nombre de muchas ciudades deriva de los ríos, el único accidente que apenas logra rayar lo monótono del mapa. Ríos que son mares. Omsk, situada en una confluencia, quedaba a orillas de uno inmenso, el Irtish, pero a su vez recibía el nombre de un curso secundario que después de mil kilómetros no era pequeño ni corto, solo un poco menos ancho y menos largo que el promedio de los que, en la escala rusa, se consideran grandes ríos. Este afluente era el Om, y lo corto de su

nombre parecía el colofón a la sobriedad del urbanismo soviético. Ciertamente a Omsk, de nombre apenas un poco más largo, no le sobran ni las letras.

Lo primero que nos sorprendió de Omsk era que no había mapas urbanos. Buscar uno legible del centro de la ciudad había sido una tarea imposible incluso en Google, y una vez allí estábamos igual: debimos preguntar dónde quedaba el *centr* y luego seguir la orilla del río.

Desde la distancia, mi foto mental de aquella visita a Omsk tiene tres planos. El más alejado y el medio se lo reparten río y cielo, uno nublado, el otro manso y pétreo, pero con un gris tan similar que podrían confundirse. Solo los separa una hilera fina de arbustos de ribera y un horizonte de chimeneas infinitas que sueltan humo pesado. Y en primer plano, entre restos de plásticos y tuberías que supuran al Irtish agua amarronada, rubias y rubios pálidos, con una piel que no tiene nada de esa firmeza arquitectónica, toman sobre unas toallas rectangulares el poco sol que logra traspasar las nubes. No lejos, algunos niños chapotean entre carteles que dicen prohibido bañarse. Acaso por la torreta del vigilante o por un par de duchas, a aquello lo llamaban playa.

Lo más sonado de Omsk había sido la deportación que sufrió allí Dostoyevski. Quedaba claro que la ciudad no era muy dada al turismo y, más bien, parecía que siguiera mirándose hacia dentro. Entre los bloques socialistas había pedestales con tanques, y en los parques, estrellas rojas tan grandes que parecían incrustadas tras caer del cielo en una alegoría de lo que había sido la constelación soviética. Había también viejos tranvías como enormes latas de sardinas. Chirriaban en rieles retorcidos, conducidos, como en toda Rusia, por mujeres de semblante serio. Por enésima vez en el país, en los supermercados nos vendieron alimentos caducados y en el trolebús de regreso a la estación, la señora que cobraba nos hizo ver que nuestras mochilas tenían que pagar medio billete extra. Esa fue la novedad de Omsk.

Después de familiarizarnos levemente con el carácter ruso, encontramos Omsk una ciudad amable. Tenía un millón y medio de habitantes, y en varias horas caminando en un domingo de verano no nos cruzamos, ni de lejos, mil. No se veía un lugar fácil, y con índices medioambientales en la mano tampoco sería probablemente una ciudad modélica. No constaba en ninguna de las recomendaciones de los foros de viajeros, que como parada intermedia, y setecientos kilómetros más al este, privilegiaban la elegancia de Novosibirsk. Omsk nos pareció coherente con un marcado carácter industrial, y sopesamos si había también algo de cinismo en disfrutar una ciudad

donde probablemente no querría uno vivir, que incluso parecía empeñada en reivindicar una naturaleza gris. Pero era genuina. O nadie sentía que la ciudad tuviera nada que ofrecer u Omsk insistía en su normalidad. Estando de paso, uno se cansa de ver lugares fáciles, preparados, y Omsk era, sin duda, el tipo de ciudad que nos faltaba conocer.

En el horizonte, de vuelta a la estación, un tren larguísimo de carga cruzaba el río Irtish sobre un entramado de hierro kilométrico. En Omsk había nacido Strogoff y allí, cerca del río, vivía Marfa, su madre. Con Ogareff ya sobre su pista, ambos pasaron allí uno de los peores momentos del libro.

Sorprendido, releo que a Germán Sopeña, en el andén de la estación, le prohibieron tajantemente tomar fotografías. «Debo admitirlo —escribe—: no hay fotos de Omsk.»

Irkutsk, calor y color para ahuyentar el frío

Desde la distancia, debido a sus cúpulas y domos, Verne describe Irkutsk con apariencia oriental. Pero, desde dentro, «mitad bizantina, mitad china, se convierte en totalmente europea, con sus calles pavimentadas con macadán, bordeadas de aceras atravesadas por canales y sombreadas por gigantescos abedules; por sus casas de piedra y de madera, algunas de las cuales tienen varios pisos; por los numerosos carruajes que circulan por ella, no solo tarentas y telegas, sino berlinas y calesas; y, en fin, por toda la categoría de sus habitantes, muy al corriente de todos los progresos de la civilización, a los que no resultan extrañas las más modernas modas procedentes de París».

Después de las proyecciones de Verne no podía ya sorprendernos que el punto más alejado de Europa pareciera en algún sentido el más cercano. Algunas personas nos guiaron en inglés, tan escaso en Rusia, e incluso en español. Muchos carteles habían sido traducidos, lo que no sucedía ni en Moscú, y mediante un mapa repetido cada cierto número de calles se invitaba a un recorrido por la arquitectura representativa de la ciudad. Irkutsk era afrancesada porque algunos de los deportados en 1825 habían sido aristócratas de San Petersburgo, los llamados decembristas que se levantaron frente a la autocracia de los Romanov, la dinastía de los zares. Quizá la princesa Ekaterina Trubetskaya y otras mujeres como María Volkovskaya hubieran inspirado a Nadia a ir en busca de su padre. En su día, las dos dejaron todo lujo para acompañar por decisión propia a sus maridos. Después, cuando ellos pasaron de convictos a colonos sin posibilidad de regresar a su ciudad, se esmeraron en recuperar aquí su modo de vida,

y sobre todo a la luz de Volkovskaya, Irkutsk se refinó, se rodeó de cultura y creó una fama que hizo que el Angará se sintiera el Sena.

Algo apartada del centro, restaurada, la casa de los decembristas mantenía toda la solera con sus tallas de madera y profusión de filigranas. Enfrente, lleno de herrumbre y humedad, se sustentaba en estado calamitoso un bloque de hormigón cuya única razón de ser parecía ser comparado. Por suerte, el tiralíneas soviético que daba forma a los nuevos barrios había respetado el centro. La ciudad vieja parecía aún un pueblo grande y se había hecho peatonal en parte. Las tiendas de moda femenina y el destape de junio provocaban una invasión de minifaldas. Hortalizas, frutas y especias se compraban en amplios mercados callejeros y muchas personas hacían fila ante toneles de madera para rellenar sus botellas con *kwas* —especie de cerveza sin alcohol, muy común en Rusia—, que desde luego no se le había escapado a Verne. Y enseguida lo abarcaba todo el aroma del omul, un salmónido endémico del lago Baikal que en la calle se vendía ensartado en ganchos y ya ahumado. En los supermercados, en cambio, abundaban latas grises con picadillo o carne de caballo, de esas que uno se imagina para llevar a la blancura boreal o más allá. Era junio, pero en Irkutsk el invierno debía de estar siempre a un par de hojas de calendario.

Irkutsk es parada obligada para quienes viajan los 9288 kilómetros de Moscú hasta Vladivostok, ya en el mar de Japón, de quienes viajan en el Transmongoliano desviándose hacia Pekín o incluso quienes toman la tercera opción, que llaman el Transmanchuriano. Sumada su capacidad de carga, parecía que la importancia de esa doble vía para Irkutsk seguía siendo mucha; que a pesar de haber, lógicamente, vuelos hasta allí, las vías seguían explicando las distancias, decretando cuán remota es esta ciudad que pasaba medio año congelada.

Para llegar a Irkutsk, el tren había rozado la frontera de Kazajistán, y estábamos ya muy cerca de Mongolia. Habíamos compartido viaje al menos con kazajos, tayikos, armenios y azeríes, casi todos ellos obreros que buscaban trabajar en rublos, y con una chica daguestana que renegaba de su pertenencia a Rusia. En consecuencia, Irkutsk era todos los caminos que llegan a ella, y también la parada en la que más se percibía el salto que habíamos dado al este. No podría decir si había más eslavos o buriatos. Los buriatos, raza mongólica de mayoría budista, se concentran sobre todo en Ulán-Udé, la ciudad en la que se bifurcaban los trenes a Vladivostok y Ulán Bator. Y el componente oriental también se replicaba en el tránsito. Por las calles de Irkutsk, aunque aún se sufría

la combustión de viejos autobuses, también circulaban nuevos vehículos de fabricación coreana y japonesa, que eran fáciles de ver porque, de repente, llevaban el volante a la derecha.

En poco más de un siglo Irkutsk había pasado de 30 000 habitantes a más de medio millón. Nosotros la encontramos llena de estudiantes y volcada hacia el turismo de naturaleza en torno al lago Baikal y a sus montañas. Pero la ciudad reflejaba su singularidad ya desde su escudo de armas, cuya descripción suena un tanto azteca: no aparece un águila comiendo una serpiente, pero un tigre siberiano —una especie en peligro de extinción— lleva una marta cibelina en la boca —casi exclusiva de Siberia— sobre una colina verde. Las colinas resultaban exóticas por igual. No habíamos visto una prácticamente desde los Urales.

El calor fue remitiendo poco a poco hasta que se hizo necesario un suéter, y con sigilo nos alcanzó la medianoche. El Angará bajaba raudo en un silencio complejo desde la presa del Baikal y la insistente transparencia del agua auguraba una temperatura que en caso de caída podía ser fatal. En el cielo aún se veían jirones de nubes rosas a la luz de un crepúsculo infinito. Viendo cómo se apagaba la ciudad, recordé *Doctor en Alaska*, aquella vieja serie. Y entonces pensé que Irkutsk, con su calma, su luz y sus muchas casas de madera tampoco estaría tan lejos de Alaska. Por algo los pioneros de aquellas tierras, que antaño habían sido rusas, partieron desde aquí.

Final en el Baikal. Un baño primitivo

Irkutsk está setenta kilómetros aguas abajo del lago Baikal, pero sin el lago no sería Irkutsk, y Verne tampoco lo pasa por alto. Es precisamente allí donde se destraba la aventura de Miguel y Nadia. Los tártaros ya están en Irkutsk y esperan en el camino para interceptar al hombre correo del zar. De hecho, Nadia y él ya han sido descubiertos, aunque después lograrían escapar, en pésimas condiciones y sin la carta que debían hacer llegar a la ciudad. Y ahora, su salvación pasa por encontrar otro camino distinto al que lleva directamente a Irkutsk. Haciendo verstas de más, han ido a parar al extremo suroeste de esa falla antiquísima que es en realidad el lago.

«... Tiene una longitud de alrededor de novecientas verstas y una anchura de cien —es el lago más antiguo y hondo que existe, con 1642 metros—. Este inmenso depósito de agua dulce, alimentado por más de trescientos ríos, está encerrado en un magnífico circuito de montañas volcánicas. No tiene otra salida para sus aguas que el río Angará, que después de pasar por Irkutsk va a desembocar en el Yeniséi.»

Tras el rodeo que les supone alcanzar el lago, Miguel y Nadia buscan su desagüe en el Angará para descenderlo en barca y así alcanzar Irkutsk.

Y de nuevo la descripción de Verne era válida. Justo al suroeste del Baikal, esas montañas son las primeras arrugas en la alfombra siberiana desde que pasamos los Urales. Nada había dado más quebraderos de cabeza a los ingenieros que los intentos por superarlas. Y nada debía de ser más indeseable para los deportados y militares, la mano de obra habitual del tren, que ponerse a picar roca a estas alturas[31]. A final del siglo XIX las hordas tártaras ya eran una ficción, pero el peligro eran los japoneses.

En 1899, miles de hombres comenzaron a trazar una ruta diseñada por ingenieros rusos y europeos. Desde Irkutsk, el tren remontaría primero el desagüe del Angará y doblaría luego al sur bordeando el lago, pero en gran parte de la orilla, cual fiordos noruegos, las montañas caen a pico sobre el lago sin ninguna concesión. Hasta 1904, durante las obras, los trenes atravesaban el lago en cuatro horas a bordo de un barco y seccionados en tres partes. El sistema no es tan anacrónico, y hoy lo siguen usando los trenes entre Messina y Reggio Calabria o entre Puttgarden, Alemania, y la isla danesa de Lolland. Solo que aquel barco era, además, un rompehielos, y aun y todo se quedó atrapado durante aquel invierno. Entonces se probó una solución que posiblemente no haya sido puesta en práctica otra vez: se tendió una vía sobre el hielo del Baikal y los vagones avanzaron tirados por animales. Entre tanto, la guerra ruso-japonesa (1904-1905) urgía a terminar la línea en el menor tiempo posible. La mano de obra creció y los 159 kilómetros del tramo del Circumbaikal se abrieron al año siguiente. Solo medio siglo después se inauguró la ruta actual, directamente a través de las montañas. Hoy, el Circumbaikal es un museo de la ingeniería rusa. En ochenta y cuatro kilómetros de orilla hubo que levantar doscientos puentes y perforar treinta y tres túneles, además de arcos y contrafuertes.

Nosotros dos, a riesgo de no ser nada originales, antes de proseguir hacia Mongolia optamos por pasar un par de noches en la isla de Olkhon, reputada como una especie de Arcadia. Creíamos que las seis horas que nos esperaban en la camioneta UAZ —una estupenda equivalencia a la Volkswagen Combi— no serían nada a estas alturas. El asfalto se esfumó ya antes de acceder al pequeño transbordador que salvaba un estrecho brazo de agua. Olkhon, con un solo pueblo y casi sin coches, había estado vetada durante el comunismo y continuaba prácticamente virgen.

Ya en la isla, el único poblado se alcanzaba a través de inmensas

praderas peladas por el viento helado, dejando a los lados pequeñas ensenadas y algunas lomas cubiertas de pinares. Al fondo, al otro lado del lago, las cumbres tenían aún manchones blancos. En el camino de tierra se sucedían montoncitos de piedras que el chófer rodeaba a modo de reverencia —eran adoratorios, los buriatos son budistas y animistas—, y ya cerca de la aldea, aparecían árboles con jirones anudados de telas coloridas.

No dejaba de sorprendernos que, tras siete días abordando un tren tan popular, no hubiéramos coincidido con un solo turista, y ahora tampoco había demasiado alboroto en la aldea de Khuzhir. Uno miraba alrededor, caminaba lejos de las casitas de madera hacia un acantilado y allí, elevado sobre el azul del lago, se preguntaba, apabullado y quieto al fin, qué podía hacer en Olkhon. Había quien se interesaba en los chamanes siberianos y buscaba Khuzhir como un polo de energía. Otros, solo sacudirse ese complejo rodante y que sus preguntas se diluyeran en el agua milenaria. Olkhon también era un buen lugar para alquilar una bici e irse a pescar truchas en sus lagos interiores. Nosotros, simplemente caminamos.

En cambio, ya de vuelta, los chicos del pueblo nos retaron y acabamos por armar una pachanga futbolera junto a otros viajeros del albergue. René Khamitov, un cooperante kazajo, solía pasarse por allí para conseguir rivales. Ni siquiera con Miguel logramos serlo mucho y nos dieron una tunda. ¿A cuántos países habrían ganado esa banda de jabatos?

También sentíamos un impulso irreprimible de bañarnos en aquel lago de veintitantos millones de años. Siguiendo a un par de finlandeses, logramos una *banya*, una sauna rusa, y usamos el lago como ducha fría. Aquello más bien pareció una bofetada, una cata de la última glaciación. Pero luego vino un *borsch* caliente en el albergue de Nikita Bencharov mientras los niños de su escuela de danza ofrecían una pastorela siberiana. Nikita era campeón nacional retirado de *ping-pong*, y se dedicaba a rescatar el folklore siberiano y a promover la educación ambiental del lago. Inquietaba que Ulán-Udé, a orillas del Selenga, no había asumido bien su crecimiento y vertía al lago gran cantidad de desechos industriales[32]. En la propia orilla de Olkhon también habíamos descubierto un basurero preocupante.

Olkhon era otro lugar complejo, al mismo tiempo que embriagador y delicado, y también esa clase de sitios adonde iban a parar muchos Nikitas. Su mano derecha, Nicolai, o así se hacía llamar, era un fotógrafo francés. Había llegado de viaje un año antes, pero se había quedado el invierno entero ayudando en el albergue y tomando fotos de la vida junto al lago. En ellas aparecían pescadores que

picaban sus agujeros en el hielo o surcaban el lago en camionetas. Así se hacía un poco más fácil imaginar, un siglo atrás, unos vagones de acero probando el espesor de aquello.

El desenlace de Strogoff y Nadia sucede tras llegar por propio pie, saltando témpanos, a la otra orilla del Angará. El azul profundo del Baikal era un buen final de viaje y de novela. Nosotros llevábamos 5185 kilómetros y también se nos hizo un buen lugar para poner el contador a cero.

◆ País: ARGENTINA

◆ Línea férrea: FF. CC. GENERAL ROCA Y PATAGÓNICO

◆ Tramo recorrido en tren: EST. CONSTITUCIÓN-BAHÍA BLANCA Y VIEDMA-BARILOCHE

◆ Otros lugares: Carmen de Patagones, San Antonio Oeste, Ing. Jacobacci

LLEVAR UN PAÍS AL SUR

14

PATAGONIA ES UN ESTADO DE ÁNIMO

Cansado de intentar dormir, abrí los ojos y el panorama me angustió aún más: los pasajeros que seguían en el tren eran crisálidas pegadas a los asientos duros, revoltijos de mantas que solo dejaban ver la cabellera o algún gorro de lana. Mi primera noche rumbo a la Patagonia se había convertido en una especie de tortura china. Bajo neones agresivamente blancos que nadie pensó apagar, dormitaba desde hacía horas con las manos dentro de los bolsillos y un antifaz providencial de algún vuelo anterior que me había aparecido en un bolsillo. Pero ni así. El frío no era solo el frío, sino el saberlo irremediable, saber que, hasta el alba, no habría forma de entrar en calor.

La pampa es un plato llano que empieza en cuanto se retira Buenos Aires, y desde que, a eso de las 21:00, el tren rebasara Ezeiza, había mantenido una velocidad que me parecía excesiva sabiendo el estado de las vías. Lo que habitualmente es un suave mecimiento eran incómodas sacudidas, los cuerpos de los que dormían se acunaban a la par del tambaleo y los latigazos rítmicos de las ruedas percutiendo las juntas de los rieles llegaban por los huecos de las ventanas hasta los oídos sin nada que los aplacara. Anoche había visto cómo algunos, para evitar que el aire se les colara hasta los huesos, desplegaban bolsas negras de basura y las colocaban entre el vidrio y la cortina metálica oxidada, esa que evita que gente sin nada que hacer se entretenga intentando hacer blanco con piedras en el tren. Mi cortina, abollada, se había trabado a la mitad. Y además del frío y de aquella guadaña sonora, por las ventanillas se colaba una peste a gasóleo quemado. Con todo eso, lo peor fue mirar el móvil y ver que apenas era medianoche.

Hubiera estado en mi mano mejorar parte de todo aquello, pero mi viaje era una huida. Decidí viajar tan a última hora que, cuando embarqué, no había podido cambiar dólares, y el hecho de no llevar pesos para comprar un café o un sándwich a bordo lo empeoraba todo. El que me había comido al subir se había quedado en muy poco y el agua que llevaba estaba más fría que cuando la compré. En Argentina, llevar dólares y cambiarlos en la calle sale a cuenta, se aplica el cambio del llamado dólar *blue*, pero un billete de cien es demasiado para pedir un sándwich y un café. Los dos pesos que tenía ni siquiera me alcanzaban para hacerle abrir el termo al vendedor

oportunista que a cada hora recorría el vagón con su soniquete y estiraba la última letra:

—Hay caféee.

Los pasajeros iban tan tapados que pudieron confundir al revisor. Cuando, a altas horas, me sacó del trance para pedirme el billete por segunda vez, solo sugirió que buscara un radiador en algún rincón de aquel vagón. El problema era que muy pocas de las rejillas laterales funcionaban. Los 640 kilómetros de Buenos Aires a Bahía Blanca hubieran sido suficientes para descansar, eso le pide uno a un tren nocturno, pero pasé el resto de la noche en calcetines, contorsionado, alternando las palmas de mis manos y las plantas de los pies contra la única rejilla que logré encontrar caliente en la pared entre las filas libres. Hasta entonces, la única sensación de calidez la generaba mi propio cuerpo, pero aun inmóvil, la sentía irse por el cuello del abrigo. Y los pies eran peores que las manos: primero no los notaba, luego me abrasaban y tenía que quitarlos.

Sentí en la garganta que iba a amanecer enfermo. Mi cabeza quiso anticiparlo, como si pudiera interceptar la inflamación, pero ya tenía bastante con tratar de entender qué hacía yo allí, rumbo al sur de pronto, en pleno invierno austral. Por pura extenuación sospecho que caí dormido un rato.

La pampa húmeda, antesala de la estepa

Me reconfortó ver el horizonte blanquecino, aunque el alba es un trámite engañoso y suele guardar para sí lo más crudo de la noche. Surgieron suaves lomas, unas manchas oscuras en el horizonte que tal vez fueran árboles, un verde amarillento aún por definir entre alambradas misteriosas. Aquello recordaba a un decorado inmenso a medio armar, pero no aparecería mucho más. El tren seguía inalterable en dirección al sur. Si la soledad pampeana era así, ¿cómo sería más allá?

Hacia el oeste se vio la sierra de La Ventana: la única alteración que aparece en los mapas físicos al sur de la capital no daba pie a error. Estuvo un rato frente al tren mientras la mañana clareaba. Aparecieron algunos caballos y el tren paró después en modestas estaciones que, sin muchas casas a la vista, parecían los restos de una estancia habitados por algún peón. Tenían corrales adjuntos y partes de algún vagón de madera para meter ganado. Cargaderos por los que la carne, imaginé, salía en tren rumbo a un matadero, después a un frigorífico industrial y luego al mundo.

Entonces recordé una conversación que había oído antes de la noche que no fue, y que era a propósito del tren. «Y, mucho mejor que

andar en *bondi*. Tarda un poquito más, pero ¿qué son doce horas?», había dicho alguien en un grupo de amigos que viajaba más atrás. «En *bondi* son siete, ocho horas, y aquí quince», había replicado otro. Aquella conversación casi me generó un conflicto de fe, una sensación rara y muy nueva.

Este era un servicio semanal, y los días de baja ocupación el tren solo llevaba coches de una clase, la más baja, que al parecer, por costumbre, aún llaman primera. Esta vez no había clase *pullman* —la intermedia—, ni camarote —la más alta—. Cosas del *marketing*, que no tiene cosas malas sino menos buenas, mi odisea sucedía claramente en tercera clase pero, técnicamente, iba en primera. Resultó, además, que viajaba en el mejor vagón del tren. Ya de día, dos chicas y un chico llegaron desde el coche contiguo y supe que solo en el nuestro había luz. Una de ellas hablaba con su madre por teléfono y no perdía el humor:

—Creí que nos iban a dar una frazada, que iba a haber enchufe..., ¡como en Europa! Es una realidad *re* cruel. Sí, *re* barato. Igual el domingo voy a volver en *bondi*, de última me vas a buscar a Retiro.

En Argentina, los trenes parecían un buen termómetro de los tiempos. Tal vez por lo que habían sido y eran los trenes argentinos, los usuarios hacían crítica y mofa de ellos. Incluso el personal. Durante la noche, el frío me había llevado al absurdo de pedir una manta al revisor, como decía la chica, pero el revisor mismo se rio. En cambio, en Constitución, la monumental estación porteña de la que parten los trenes hacia el sur, el operario que acababa de traer los vagones hasta los topes de la vía había respondido con desdén y sin dejar de dar la espalda tras ignorarme ya una vez: «¿Cómo va a ser de acá la locomotora, si en la Argentina no se fabrican?». Argentina quedaba lejos de las factorías de Glasgow, Birmingham o Nueva York, pero los talleres de Córdoba o Tafí Viejo habían sido los mayores de Latinoamérica y aún se reparaban y adaptaban máquinas de diversos orígenes, vías y gálibos. Se habían construido locomotoras bajo licencias extranjeras, y además existía Materfer, una constructora hoy nacional. De una u otra forma, el orgullo por el tren parecía algo pasado.

En Retiro, en el centro-norte de Buenos Aires, confluyen otros tres ferrocarriles, pero también es la terminal capitalina de autobuses de largo recorrido. Al otro lado de la mancha urbana porteña, en los talleres, ahora museo, de Remedios de Escalada, un ferroviario me contaba años atrás que hubo un tiempo en que el progreso de los países se medía en kilómetros de vías. Y durante muchas décadas, Argentina había sobresalido. Los ferrocarriles argentinos habían sido

un crisol de esquemas privados y públicos, de líneas concesionadas, de vías anchas, medias y estrechas, con mucha presencia de capital inglés. A inicios del siglo XX, al país se le apodaba el granero del mundo, y los rieles formaban una tupida red radial que comenzaba allá donde se acopiara el cereal y terminaba donde se exportaba: en el puerto fluvial de Rosario, y sobre todo, en el de Buenos Aires. Cuando, en 1948, el general Perón optó por nacionalizar las líneas, las agrupó en Ferrocarriles Argentinos, dividió el mapa en subsistemas y le dio a cada uno el nombre de un prócer ligado a esa zona: San Martín, Belgrano, Mitre, Urquiza, Sarmiento y Roca. En los años sesenta, Argentina tenía 47 000 kilómetros de vías, era el quinto país con más rieles, suficientes para rodear la Tierra.

El declive del tren no había sido muy distinto en Argentina que en otros países, pero sí quizá más claro. Las carreteras y la industria nacional automotriz habían crecido en paralelo y, ya entonces, un plan a instancias del Banco Mundial conocido como Larkin propuso el cierre de un 30 por ciento de las líneas, jubilar las locomotoras de vapor y despedir a 70 000 trabajadores. Hubo crisis y huelgas, luego se atravesó la dictadura y la red envejeció. Para los años noventa, cuando el país despertaba de su pesadilla, los viajes totales se habían reducido a la mitad. Entonces, la política de privatizaciones de Carlos Menem desarticuló la red y, con su lema de «ramal que para, ramal que cierra», aisló a muchos pueblos que habían nacido para el tren. Servicios como el Mendocino, el Panamericano o el Correntino no volvieron a salir, y desde entonces, los trenes cerealeros tuvieron vía libre.

De una u otra forma el tren a Bahía Blanca había sobrevivido, explotado por el Gobierno provincial bajo la marca Ferrobaires, y ahora el Gobierno kirchnerista volvía a renacionalizar, descentralizar y licitar la explotación de líneas. Meses atrás, yo mismo había logrado un asiento en el Tucumano al cabo de una larga cola. Pero las reaperturas a cualquier precio sumaban kilómetros precarios, y para muchos eran un engaño de la administración y un pozo sin fondo para los recursos públicos. El debate sobre la anemia del sistema había explotado en febrero de 2012, cuando cincuenta y un pasajeros murieron al empotrarse aquel tren suburbano contra la estación de Once, la otra gran terminal porteña, al no lograr frenar debido a un fallo.

Por mi parte, con el tren en aquellas condiciones no me era fácil disfrutar la calma de esos prados sin fin. Cerca ya de Bahía Blanca, buscaba algo de civilización para olvidar el frío. Supe que cerca de Saldungaray, pista inequívoca de los ganaderos vascofranceses que se

asentaron en la zona, había existido el Gran Hotel Sierra de la Ventana, al que acudían aristócratas porteños con afecciones pulmonares. En él terminaron alojados los 350 alemanes del acorazado *Graff Spee*, hundido frente a las costas uruguayas en 1943, que le dieron una segunda vida. Probablemente, pensé, ellos habían llegado en mejores condiciones por estas mismas vías.

En 1948, Buenos Aires y Bahía Blanca estaban más cerca que ahora. Un boletín ferroviario afirmaba que el tren entró en servicio con «un moderno diésel Ganz construido en Budapest, integrado por tres unidades con 130 cómodos y modernos asientos distribuidos convenientemente, servicio de restaurante, aire acondicionado y coches herméticamente cerrados». La comparación era demoledora, porque a bordo no quedaba absolutamente nada de eso. El tiempo de viaje en un tren normal, aseguraba, era de unas doce horas para un trazado de 640 kilómetros por la vía de Coronel Pringles. Nuestro tren semanal iba a llegar, vía Pringles, en las trece horas y cincuenta y seis minutos estipulados. Como anécdota, el viaje inaugural de 1948 había empleado solo seis horas y cincuenta y cinco minutos[33].

Faltaba poco para llegar a Bahía Blanca, mi primera escala, y me acerqué a la antesala de los baños. Allí, un chico se calentaba fumando un porro y me ofreció. Aquello estaba malísimo y su humo llenaba el habitáculo, pero era más probable que, si venía el revisor, le dejara fumar por caridad. En lugar de quejarse del viaje, por variar, el chico se quejó del frío que hacía en junio en Bahía Blanca, pero después contó que días antes, de regreso y con un solo vagón, el tren se había averiado en Grünbein, a diez kilómetros de salir de Bahía Blanca. Luego, el autobús que tuvo que llevar al pasaje a Buenos Aires tardó tres horas en aparecer[34].

A lo lejos, casi en el horizonte, distinguí dos locomotoras moviendo lentamente una hilera de vagones. Por detrás de aquel carguero otro tren igual pasó en sentido opuesto, y como el horizonte seguía siendo amplio logré contar noventa y dos vagones. La carga no se detenía en el puerto de Bahía Blanca, que era el tercero en discordia. En Grünbein había visto otro tren que llevaba contenedores golpeados, resultado de la impericia o el cansancio de algún estibador. Pero, a diferencia de los pasajeros, los contenedores nunca se quejaban. Allí, la transición a la Patagonia era un cementerio industrial sin límites visibles en medio de una estepa amarillenta. Había cisternas de los viejos ferrocarriles nacionales y cientos de plásticos diseminados por el viento. No era mi primera vez en el sur, y a base de recuerdos y lecturas posteriores, para mí la Patagonia era, entre otras cosas, eso: un lugar donde campaba el viento.

Me alivió pisar el andén de la estación de Bahía Blanca, pequeña, aunque monumental e inesperada, y sacudirme el frío que el invierno austral había retenido en ese agujero andante. Aún estábamos en la provincia de Buenos Aires, pero en su extremo sur la inmensidad ya mostraba credenciales, aliada con las carencias del tren, el sueño, el abotargamiento en que me tenían mis preocupaciones y, en suma, por la mala planificación de mi escapada.

Primeros encuentros con lo remoto

Era la primera vez, y no sé si la última, que yo hacía kilómetros por alguien. Había sido un amor de verano, de verano austral, y la incertidumbre en la distancia me había llevado a volar meses después de México a Buenos Aires. Sentí que volver era necesario incluso para dar a aquello carpetazo, pero, por si acaso, llevaba conmigo un plan B. Era mi quinta vez en Argentina. Entre todas ellas sumaba un año entero, y mantenía muchas amistades, pero Buenos Aires me sumió en una incomodidad desconocida y, entre los nubarrones, vi solo unos rayos que apuntaban hacia el sur y que alumbraban lejos. Sabía por uno de esos amigos que el Patagónico, habitualmente clausurado, había vuelto a andar, así que ese era el plan B y ahora me aferraba a él. Leería, me distraería al observar y tomar notas mecido en un vagón. Pero partía también buscando un frío que me era familiar, me despejaba la mente y recordaba al invierno seco de Vitoria. Al pie de los Andes ya se hablaba de las primeras nevadas y eso era otro aliciente. Sentí una sed repentina de ponerme en movimiento. Y a 1736 kilómetros de Buenos Aires, Bariloche y su trasfondo andino estaban suficientemente lejos.

Para ello, de la misma forma que un jueves al anochecer había corrido al *subte* para llegar al tren a Bahía Blanca, ahora buscaría un autobús a Viedma, cuatro horas más al sur, para alcanzar el tren semanal a Bariloche que salía hacia el oeste a las 18:00 del viernes. La web era confusa y no vendía en línea. Confiaba en lograr un billete en taquilla en Viedma y quizás así escamparía en mi cabeza.

Todo viajero que escribía y abordaba el embrujo patagónico describía una esencia parecida, ya fuera Pigafetta, Darwin o Hudson, Chatwin o Theroux. A su construcción abonaban sin duda dos cosas: su situación remota y el nombre. Patagonia había aparecido en 1520 en la bitácora de Antonio Pigafetta, el cronista de Magallanes y Elcano durante la primera vuelta al mundo. Igual que la reina Calafia y el nombre California habían nacido del *Amadís de Gaula*, Magallanes recuperaba al gigante Patagón de otra novela de caballería, *Primaleón*. De aquel hombretón que bailaba y se echaba tierra sobre la cabeza,

posiblemente un tehuelche, no quedaban en la zona más que algunos genes mestizados. Si algo se movía hoy fuera de pequeños pueblos, solo serían manadas de guanacos, esos camélidos tan saltarines como venados sureños. Antes de leer aquellos viajes, entre 2004 y 2005, yo había recorrido el norte y el sur de la Patagonia, pero siempre con el violento salto que implica plantarse allá en avión. Después de años, llegar en tren y recorrer la modesta porción que proponía el Patagónico sería como retomar con calma una página leída antes con prisa y que no se ha retenido bien.

El tramo entre Bahía Blanca y Viedma estaba interrumpido, pero seguía rumbo al sur. A veces, cubiertos de maleza y desde luego sin barreras, los rieles se atravesaban a los pies del autobús y volvían a perderse en la llanura. En Carmen de Patagones, la provincia de Buenos Aires quedó atrás finalmente al pasar sobre la desembocadura del río Negro. Ahora viajaba con Pepo y Naty, dos de los chicos del tren con los que había hecho migas en Bahía Blanca, que también iban a Bariloche y conocían el proceso. Habían mochileado por México y ahora se mudaban para trabajar en un albergue. Justo al sur del puente sobre el río esperaba la ciudad de Viedma, modesta pionera de todo asentamiento patagónico... y casi, casi, capital de la nación.

Los primeros colonos de Viedma habían sido gallegos y leoneses pobres. Se había fundado en 1779 a raíz de las reformas borbónicas en torno al fuerte de Nuestra Señora del Carmen, pero las riadas del Negro provocaron que la población se mudara a la orilla norte y se llevara aquel nombre consigo. Según el censo de 2010, Viedma tenía 52 700 habitantes, y en los años ochenta, en un lapso de solo tres, había pasado de 32 000 a 45 000. Fue la reacción a la ley 23 512 de 1987, que establecía en los actuales terrenos de Carmen y de Viedma un distrito federal y proponía algo hoy difícil de encajar: mover la capital de la nación allá.

La aventura es interesante. La concentración de poder político y económico en Buenos Aires había sido fuerte desde el tiempo de las Provincias Unidas del Río de la Plata y de la conformación del territorio nacional (para entenderlo, la mejor imagen es el mapa de vías férreas). Tras la independencia en 1810 y durante buena parte del siglo XIX, esa cuestión dividió a la clase política en unionistas —centralistas— y federales, que formaron ejércitos y sumieron al país en una guerra civil. Pero la idea de crear una Brasilia argentina no era nueva. En otras épocas se había propuesto Rosario y también a la ciudad cordobesa de Villa María, solo que, ahora, el cambio se integraba en el Proyecto Patagonia, que buscaba desarrollar un sur vacío. Sus cinco provincias suman el 27,8 por ciento de la superficie

nacional, pero, aunque existen esquemas de incentivos, solo tiene 1,18 habitantes por kilómetro cuadrado y un 4,3 por ciento de la población del país. En 1987, cuando el Congreso aprobó la ley, propuesta por Raúl Alfonsín, el precio del suelo subió, nacieron nuevos barrios y Viedma creció ante la inminente generación de empleo. Pero llegó la crisis económica y política, con sus famosos cinco presidentes en una semana, y los intereses porteños denunciaron altos costos de la operación. No se iban a acordar de la ley ni para derogarla, pues hasta 2016 siguió vigente.

Esa tarde fría de junio, en Viedma, aquella ocurrencia podría parecer ficción. Seis coches de pasajeros esperaban enganchados a cuatro pequeños furgones de encomiendas y a una locomotora. La estación era una casona blanca a las afueras de la ciudad y en medio de la luz difusa de un cielo nublado de invierno. Las últimas hojas del otoño colgaban de una hilera de álamos espigados a lo largo de la vía, y los rieles se perdían hacia la pastura reseca, que brillaba bajo el único rayo de sol que se colaba por una rendija entre las nubes. La estepa empezaba allí mismo, sin medias tintas, donde acababa la estación.

El Tren Patagónico estaba a cargo del Gobierno rionegrino, había renacido azul oscuro y amarillo y así comparecían esa tarde sus vagones. Sin embargo, la Presidencia de la Nación había estampado renovados logotipos a la locomotora diésel americana, recién pintada en gris y azul, sus propios colores. Sin tanto celo, el vagón de encomiendas era una jaula de madera de un gris uniforme, tal vez rescatada del Ferrocarril Patagónico. Aquel servicio antiguo se había ido con buena prensa y eso hacía que pudiera esperarse algo de confort del reestreno, sucedido un mes atrás después de alguna intermitencia. Eso sí: el coche-cine y el coche-discoteca del viejo tren seguirían conformando la leyenda.

La partida fue un toque de campana, un tañido en medio del pequeño y concurrido andén. Los familiares agitaban manos junto al letrero que decía Viedma, y tan pronto como quedó atrás la estación llegó al vagón un carrito con ruedas lleno de sándwiches de milanesa. Lo empujaba un señor de camisa blanca y chaleco con el logotipo del tren. Ofrecía aquello como refrigerio, y libreta y bolígrafo en mano, recitaba a quien lo demandara el menú que se le serviría en el coche restaurante a las nueve o a las once, la hora que quisiera. Aquello era verdadera música. Esa idea de «irme a la mierda», como hubiera dicho otro amigo porteño, recuperaba un ápice de cordura.

Mi asiento, en clase *pullman*, estaba junto a la ventana en el último vagón. Era ancho y cómodo, se reclinaba bien y sobre todo

tenía una temperatura excelente, así que, resuelta la duda principal, quedaba acomodarse. A mi lado, un hombre grande con suéter de lana y un acento diferente hablaba con un chico al otro lado del pasillo.

—El tren es más cómodo, el colectivo va a los saltos —dijo el chico.

—Yo hacía veinte años que no viajaba —dijo el hombre—. Siempre en auto.

Para los pasajeros de zonas remotas, elegir viajar en tren podía ser más importante de lo que parecía. Podía verse como un voto de confianza en la administración que se acordaba de ellos, o la asunción de un viaje a su propio riesgo. Al menos creí que no viajaría junto a quejicas ni malhumorados. Pero en cualquier lugar del mundo el tren es un arma arrojadiza en tiempos de campaña. El hombre que se sentaba a mi lado dijo que el tren lo había puesto el Partido Radical, y que en su pueblo, por donde pasaríamos al amanecer, casi todos eran radicales. Me explicó que a finales del año anterior, en plena temporada, el Gobierno de Río Negro había cancelado el Patagónico porque su única máquina estaba en la ruina. Tras medio año de rumores, el ministro de transportes, el «presidenciable» Florencio Randazzo, les había prestado dos máquinas de otra línea y ahora, Cristina Fernández de Kirchner acababa de reflotarlo a bombo y platillo.

Ese hombre era local entre locales, y creí que ir a su lado sería una suerte para aprender de aquellos pagos. Sin embargo, desde el principio me costó horrores entender lo que él decía. Su acento, resultado geográfico de su origen, estaba mucho más cerca del chileno que de cualquier porteño. Y además de lo cerrado, hablaba excesivamente rápido y sin mover la boca. Cuando yo lo frenaba y preguntaba, «¿Cómo dice?», Tomás, que así lo llamaré, repetía exactamente igual.

Tomás era un peón de campo, se mostraba muy agradecido a su patrón y descendía de mapuches. Eso me llevó directamente a otro recuerdo que llevaba días invocando, el libro *En la Patagonia*, obra del mencionado Bruce Chatwin. Chatwin, inglés, se había dado el tiempo de recorrer la región a dedo, en tren, a caballo y caminando los vacíos *a priori* menos convenientes, y el resultado era aquel libro, ya un clásico de la literatura de viajes. En él disecciona el poblamiento a raíz de dos pretextos: uno, la huella de los bandidos Butch Cassidy y Sundance Kid, huidos un siglo atrás a ese otro Lejano Oeste; el otro, un recuerdo de su infancia, un mechón de pelo rojo en la vitrina de su abuela que atribuye a un milodón, un animal extinto. Ese mechón lo lleva al punto de partida, el Museo de Historia Natural de la ciudad de

La Plata, donde se conservan restos del animal, y en sus pasos posteriores se topa con galeses que sirven té a las cinco, un vasco con cara de pocas luces, un aviador lituano octogenario o *boers* sudafricanos-patagónicos. También con gente que conoció a Antonio Soto, el anarquista asturiano que lideró una rebelión de cientos de peones.

En mi primera visita a Argentina, a quince kilómetros de Ushuaia, siguiendo un camino por los bosques de lengas junto al canal de Beagle, fui a dar a una estancia de nombre Túnel. Allá, desde lo alto de una loma, admiré en silencio la destreza con la que unos hombres enlazaban una manada entera de caballos y, uno a uno, los marcaban a fuego entre gritos y relinchos. Hasta entonces, los peones que Chatwin describió en los años setenta y mi visión de aquellos hombres conformaban la idea que tenía de los habitantes de unas tierras que, parceladas, fueron poblando los inmigrantes europeos. Los peones empleados en esas haciendas eran por lo general chilenos de sangre indígena. Le dije a Tomás que yo solía tomar notas de mis viajes y que, con su permiso, algunas cosas que él contara sobre la vida en esos campos las apuntaría en mi libreta. Tomás debió de sentirse cómodo, entiendo, porque antes de seguir relatándome su rutina se empeñó en que eligiera menú para la cena. Yo acababa de resarcirme con un sándwich generoso de milanesa y vegetal y no planeaba cenar nada, pero él ya había decidido que me invitaría.

Tomás había perdido a su esposa hacía varios años por una enfermedad. Entonces se había venido un tiempo a cerca de Bahía Blanca junto a un amigo, la mujer de él y el hijo de ambos. Así no la recordaría tanto, pensó. Pero ahora regresaba a Comallo, que quedaba junto a la vía, a una hora de Bariloche.

—Cazo chanchos yo —siguió diciendo. Tomás había estado de caza la noche anterior y dijo que los chanchos salvajes, jabalíes, eran una plaga.

—¿Y con qué los caza?

—Con un máuser.

Me hizo ver que, sin predadores naturales, los jabalíes eran los reyes y en el noreste de la Patagonia había demasiados. Y resumió las oportunidades de esa tierra: en Bahía Blanca, en la llanura litoral, se podía cultivar cebolla y vender la bolsa a diez pesos; en Comallo, en la Precordillera, la bolsa podía costar doscientos, pero allá, en cambio, había mucho ganado vacuno. Y jabalí y también vizcacha. Y mara, dijo, un roedor con aspecto de liebre. Yo recordaba de aquellos primeros viajes las liebres brincando sin cesar de lado a lado del camino. Leí que algún iluminado había probado a introducir la liebre

europea allá en el sur. Más al sur, en Tierra del Fuego, desde los años cincuenta, los castores canadienses esquilmaban árboles y desbordaban ríos.

El conocimiento tardío de la Patagonia había dado pie a una vasta mitología en la que indígenas y bestias anacrónicas se solapan. En esos mitos, tehuelches, onas o mapuches vivían junto a dinosaurios y otros monstruos. Hasta de Hitler se decía que había terminado por allá. Pero ya hacía varios siglos que las últimas bestias patagónicas eran solo parte del folklore.

Tomás comía jabalí y carnero sin salir de casa. Cuidaba uno de los campos de su patrón por 3500 pesos fijos —unos 320 euros— y se ocupaba del ganado, de doscientas cabezas de lanar que eran para autoconsumo y del grueso del negocio, unas novecientas treinta vacas y novillos.

—No dan mucho laburo. *Tenéi* que vacunar y nomás se van por ahí. La comida viene en bolsita.

Tomás se sentía cómodo con eso. Vivía en un rincón de la hacienda de su patrón, y allí cuidaba un pequeño huerto con el que completaba su comida. Esa misma comodidad parecía aplicarla al habla. Usaba palabras sencillas, sin apenas modular. Y sin tener yo el contexto necesario, debía hacer piruetas entre frase y frase suya para tratar de hilar aquel relato. Y me llenaba de preguntas, como por qué habría que dar alimento extra cerca de la Cordillera, *a priori* tan lluviosa.

—Cuando no llueve no hay pasto. Entonces, pasto en rollo o alimento, que viene en bolsita. No hay horario. Me levanto a la *sei* y media.

Criar el ganado era habitualmente cosa fácil, pero las dificultades habían venido por otros lados. Habló de las cenizas. En 2008 y después en 2009, el volcán chileno Chaitén había entrado en erupción después de siglos dormido. Sus cenizas llegaron hasta Viedma, hubo miles de desplazados y dejaron campos y aldeas fantasma bajo varios centímetros de gris. Según Tomás, muchas estancias habían quedado sin hacienda. Una de ellas, de 60 000 ovejas había pasado a solo 10 000.

Más que ciudades, pueblos o municipios, la unidad que ordena allí el espacio es la estancia. La colonización de la Patagonia avanzaba en paralelo a la pugna entre estancieros y nativos, o, dicho de otra forma, entre la ganadería y la caza. Durante el siglo XIX, el Gobierno se afanó en evitar malones, los asaltos por parte de nativos a caballo para robar ganado en las estancias. Y hubo pactos con algunos grupos, pero no mejoró la relación con los mapuches, los andinos que habían

dominado a las tribus del llano. Se contrató a un militar prusiano de apellido Rauch, que cobraba por orejas de indios como si cazara liebres. En la frontera de los territorios controlados se cavó la llamada zanja de Alsina, un sistema de fosos y torretas que, en 1867, no superaba la provincia de Buenos Aires. Y después, el presidente Julio Argentino Roca dijo que la zanja era digna de un pueblo débil y pasó al ataque con su Campaña del Desierto. Héroe antaño, genocida ahora, mientras la historia se revisa, Roca aún mira a la pampa desde los billetes de cien pesos[35]. En el extremo del mapa, el sur del sur aún sería una mezcla de *Far West* y de Siberia a la que llegaron presidiarios, inversores, buscavidas, y solo empezó a desarrollarse en torno a pequeños puertos.

Pero, por mucho que aquello fueran posesiones españolas y luego argentinas, en aquellos años previos al canal de Panamá, los británicos controlaban el comercio marítimo que rodeaba el continente por el sur. Di con la tesis doctoral de Fernando Coronato, geógrafo de Puerto Madryn, en la que afirmaba que la cría de ovejas resultó la manera de sacar mayor partido a la estepa: «El frente pionero avanza al paso de los rebaños», cita. Se refería a ese proceso como «el reemplazo del guanaco por la oveja y del indio tehuelche por el pastor vasco», y aseguraba que la Patagonia estaba actualmente dañada tras un largo siglo de sobreexplotación ganadera, una catástrofe ecológica empeorada por las políticas públicas.

En 1876 se había votado la Ley de Inmigración y Colonización. La Oficina de Tierras y Colonias, además de entregar sin costo cien hectáreas al agricultor o padre de familia, concedería los pasajes al destino, animales de labor y cría, semillas, herramientas, techo y víveres por un año. Pero, según Coronato, la Patagonia se había definido en gran parte entre 1880 y 1885. En 1880, cuando el Gobierno británico solicitó al argentino la compra de 800 000 hectáreas en tierra firme, las Islas Malvinas, controladas por los ingleses desde 1833, eran ya un corral saturado de ovejas. En 1881, Argentina y Chile firmaban su tratado de límites y un año después daban por «pacificada» la Araucanía, la región indígena. Coronato añade que en 1884 se descubre oro en la región y eso aceleró la llegada de inmigrantes, aunque los ovejeros eran ya esencialmente galeses, bóeres y vascos. Más de un siglo después, durante mi viaje de 2004, alguien me diría que la Patagonia argentina tenía hoy tres dueños: la firma Bayer, los herederos de La Anónima y la marca Benetton.

Lo de Bayer, aunque tendría sentido, nunca lo pude comprobar: Google solo arrojaba más y más información acerca del escritor

Osvaldo Bayer. Pero La Anónima era el nombre corto del emporio que se montó José Menéndez, ovejero, asturiano y otras muchas cosas, junto a otro magnate desde la remota ciudad chilena de Punta Arenas. Nombres de estancieros como él y Julio Popper están ligados al exterminio de los indios, los onas o selk'nam, mientras La Anónima se volvió una cadena de supermercados que hoy inunda la región, pero también editó revistas, abrió estaciones de radio y fundó la aerolínea Austral, filial de Aerolíneas Argentinas y miembro de SkyTeam. Por último, el señor Luciano Benetton había comprado en 1991 tierras disputadas desde exactamente un siglo atrás, otras 800 000 hectáreas que aún son causa de serios altercados con mapuches. No creo que en la publicidad interracial de United Colors of Benetton vaya a salir nunca un mapuche.

Chatwin había escrito que los estancieros llegaron a tierra de indios nómadas a imponer otras fronteras: las de alambre. Y la especialidad de Tomás era, precisamente, esa. Me contó que aquella parte de la Patagonia era favorable y que, a diferencia del sur, más pedregoso, se podían vallar trescientos metros en un día. A ese ritmo, haciendo esa clase de changas, él y un amigo habían ganado en una semana 6000 pesos, unos 500 euros.

Yo acababa de zamparme un sándwich grande de milanesa, decía, y sin embargo, hubo que encargar la cena. Había pagado 408 pesos de pasaje —unos 45 euros—, cuatro veces más que el tren a Bahía Blanca, y también estaba ya saciado. Pero en algunos sitios negar la comida es una ofensa, y a veces uno asume que lo que toca es aceptar. Acompañarlo al comedor de ningún modo bastó.

—Yo perdí 15 000 pesos en el casino, pero no lo siento —dijo—. Cuando tengo dinero, lo gasto. Soy muy católico y a quien no tiene yo le ayudo. Todo lo que va regresa.

Terminé por encargar un bife de chorizo al punto, aunque tal vez hubiera tenido que pedirlo rojo, sangrando, medio crudo, porque no hay ibérico que no haya pensado allá, ante un bife suculento, que es un sacrilegio cocinarlo tanto. Con suerte, para cuando llegara el bife al plato mi apetito también habría regresado.

Tomás ya iba demostrando ser de ideas fijas. La vida austera, monótona y solitaria en los campos debía de llevar a los peones a ser de esa manera. Me sorprendió que adorase tanto a su patrón, un hombre humilde y hospitalario que, contaba él, se había convertido en hacendado a base de trabajo y no era alguien «delicado». «Hay patrones que son patrones, pero "delicados"», dijo. Y luego: «Yo con los hombres, no con las mujeres». Tomás no usaba muchos verbos y eso provocaba un misterio involuntario. Se refería a que, si la mujer

de su patrón le pedía algo que pudiera meterle en algún malentendido, él le recordaba que su jefe era el marido, no ella. Quizá la esposa fuese una déspota y él un peón fiel, pero me pareció que en esos campos lejanos la igualdad de género aún podría tardar más. Finalmente se confesó amante de otros placeres mundanos. «El dinero me lo tomo y estoy contento; y eso es bueno», dijo el católico Tomás.

La Patagonia podía parecer un gran corral lleno de ovejas donde, además, un día seguiría sin mucha novedad al otro, pero su economía dependía totalmente de lo que sucediera fuera de él. En 1920, en la ciudad portuaria de Río Gallegos, en la provincia sureña de Santa Cruz, la deriva de los precios, los intereses y unas malas condiciones laborales dieron pie a una pequeña revolución. Por un lado estaba la Sociedad Rural, que representó siempre los intereses de los estancieros. Por otro, la Sociedad Obrera, que reunía a peones, taxistas, estibadores o empleados hoteleros. Todo comenzó con una huelga durante el tiempo de la esquila para hacer cumplir un pliego de condiciones.

En su libro, Chatwin se ocupa del líder anarquista Antonio Soto, del juez que quiso parar los pies a la oligarquía y del comandante Zavala, a quien el presidente Hipólito Hirigoyen dio vía libre para terminar con el problema. Los anarquistas patagónicos eran una suma heterogénea de españoles, italianos, polacos, alemanes o chilenos guiados por el triunfo de la Revolución rusa. Los líderes sindicales peinaban las estancias a caballo recogiendo apoyos entre los peones. Pero cuando, ya vencidos, se preparaban para entregar las armas, Zavala optó por emboscar a un buen número de ellos. Hubo en torno a mil doscientos muertos. La película *Patagonia rebelde*, basada en el libro de Osvaldo Bayer, comienza con la venganza que un anarquista se toma con Zavala años después en una calle de Buenos Aires. Pronto se convirtió en un clásico del cine argentino, un wéstern insólito que, igual que Cassidy y Kid, solo había cambiado de hemisferio.

En esos días había equipos de trabajo pavimentando la carretera 23 desde San Antonio Oeste, una ciudad cercana a Viedma, hasta Bariloche. Hasta entonces, conducir desde la capital de Río Negro hasta su ciudad más poblada no era posible sobre asfalto, y la ruta seguía siendo de ripio, una gravilla compacta muy común en Argentina. Bariloche, al pie de las montañas nevadas, queda a la orilla de un lago glaciar, tiene edificios de piedra y de madera con tejados apuntados y un chocolate que es famoso. Los jesuitas, que llegaban desde Chile, habían tratado de establecer una misión junto al lago Nahuel Huapi. Al instalarse, buscaban frenar la captura de esclavos puelches y poyas, pero su segundo intento fue derruido por los mismos

poyas. A finales del siglo XIX, un colono de apellido Wiederhorn montó allá una tienda a la que puso La Alemana. Tras él vinieron gentes de su misma lengua, alemanes, austriacos, eslovenos o italianos del norte, y ese aire centroeuropeo prevalece hoy. Además de sus 110 000 habitantes, Bariloche recibe un millón de turistas anuales en busca de esa especie de experiencia suiza (aunque no tan cara; muchos chilenos cruzan a menudo para hacer compras). A Bariloche hoy se va a escalar, a esquiar o a terminar la secundaria, porque miles de estudiantes organizan allí su «viaje de egresados», y la ciudad acababa de recibir un título oficial muy argentino: «capital nacional» del turismo de aventura.

Conocía Bariloche y Río Gallegos del primero de mis viajes. Cada una desde su periferia patagónica, y al cabo de una evolución distinta, no dejaban de ser dos ejemplos de vida de provincia, pero urbana, donde la idea de lo remoto podría mitigarse. *Patagonia rebelde* refleja la calma rutina de los peones de campo, sus silencios largos, su hoguera con asadito y trago. Es la Patagonia que predomina en el relato de Chatwin. Tomás me dijo que en el campo solía escuchar Radio Buenos Aires, que eran puras noticias; otras veces agarraba la señal de Radio Viedma y, al menos, oía algo de música.

Vino tinto y el peso de la historia

En las estancias del interior, pero cercanas a la vía, que llegara el tren era una suerte. Veinte años atrás, cuando pasaba por Comallo, el pueblo de Tomás, el personal lo reconocía y le gritaban que subiera. Tal vez él se bajaba del caballo, lo amarraba a alguna estaca y saltaba al tren. Solía viajar así, de polizón, a Viedma o a Bariloche. Al recordarlo, Tomás sonrió de nuevo, hizo una pausa y dijo que esta vez tampoco había pagado. Se había acercado a otro maquinista y él había respondido: «Si sos amigo de ellos, también sos amigo mío». Algunas cosas funcionaban como antes.

Tomás podía seguir horas contándome sobre sus pagos. Que en verdad había nacido en un paraje cerca de Comallo. Que a cuarenta kilómetros de allí había aparecido un cementerio de dinosaurios. Que guardaba puntas de flecha, y lamentó haber dejado en casa un instrumento, un cascabel que servía para hacer rogativas, que habría querido regalármelo.

Le propuse acercarnos al restaurante un poco antes de la cena, porque quería buscar a Pepo y a Naty y, tras la penitencia en el tren de anoche, saber cómo les estaba yendo en este. No olvidaba el inicio de mi viaje. En el autobús a Viedma había terminado de leer *La extraña*, un libro de Sándor Márai. Después de truncar sus vacaciones

en la costa dálmata y cruzar en barco el Adriático, el señor Askenasi hacía kilómetros de vías a través de Italia siguiendo tan solo un presentimiento, y se decía a sí mismo: «Y todo por una mujer». A veces, la realidad inventa un orden extraño para ciertas cosas. A mí nadie me esperaba en el andén, pero me había deparado un tren lleno de cosas por pasar.

Envidié el viaje de la pareja en su cálido camarote y pensé que alguna vez quizá me tocaría a mí. Ahora, mi compañero de viaje era Tomás.

Pepo y Naty tomaban unas cervezas cuando Tomás y yo llegamos. Sentí que entre ellos tres se entenderían mejor, ya que Tomás no tendría que repetirles tantos localismos como a mí. Por otro lado, él era el único verdaderamente autóctono en la mesa y estaba seguro de que, viajeros como eran, ellos lo escucharían con interés. La duda, ahora, es qué pensaba él de nosotros. Así, con todos juntos, empezó la cena.

Fue Pepo, no Tomás, quien nos contó que ni el pino ni la afamada trucha eran nativos del paisaje y que los ríos habían perdido, por ejemplo, al pejerrey patagónico. Solo el ciprés y la araucaria eran endémicos. Y la lenga, propuse yo, ese árbol que el viento hace crecer de lado, y Naty añadió el notro. Además, el eucalipto, ese aborigen australiano que ha colonizado el mundo, servía allí como barrera contra el viento, igual que los sauces con sus copas desparramadas y los álamos blancos, tan esbeltos. En la Patagonia, plantarle cara al viento parecía dar un sentido a todo. Tomás se limitaba a asentir con la cabeza o a aportar algunos datos. No hubo manera de integrarlo plenamente en las conversaciones. Era como si de pronto se inhibiera. Ahora creo que en el momento en que los presenté empezó a torcerse todo.

Con aquel bife humeando frente a mí, costaba creer las penurias que había pasado apenas veinticuatro horas antes. Al cabo de un rato viendo lucecitas en el horizonte, antes de poder terminar mi plato, el tren comenzó a frenar. Se acercaba San Antonio Oeste, el último núcleo de importancia y un asomo puntual al litoral antes de adentrarnos en el interior. Por la ventanilla aparecieron varias filas de vagones, algunos golpeados o en estado de ruina, y un cobertizo enorme. La luz de las farolas iluminó un viejo vagón con un logotipo circular y bandas marrones. A pesar de la distancia, los colores de los viejos coches cama de Renfe eran inconfundibles. Junto a él había dos locomotoras serie 319, una repintada con los colores argentinos y otra aún con su número español en grande.

—Nosotros les decimos «las siberias» —me dijo, cuando salté al

andén, un hombre que observaba atentamente cómo desacoplaban la locomotora. Se refería a los grandes depósitos de chatarra.

Se llamaba Jorge y dijo que era aficionado a las ruinas de los trenes, a los fierros viejos. Uspallata, Jujuy, La Quiaca... Recorría el país para corroborar algún dato en las sucursales más alejadas del banco para el que trabajaba, y entre medio se escapaba a conocer ferrocarriles viejos. Jorge estaba al tanto de las compras de material rodante usado que se hacían en Argentina, y me alegró poder profundizar un poco más con él. En el argot ferroviario, nuestro vagón de primera era un Sorefame portugués como los que habían llegado en barco a Buenos Aires unos años antes. Su carné era una plaquita atornillada en el pasillo —Amadora/Lobito, 1971—. Tenía compartimentos para seis personas en butacas enfrentadas, y bastaba un saludo de pasada a sus ocupantes para encontrar sobre los reposacabezas, en un metacrilato que hubiera sido fácil de quitar, fotos descoloridas de familias sonrientes o ejecutivos portugueses en pleno apretón de manos. Debajo, junto al emblema de los ferrocarriles lusos, aún se leía: «Covilhá-Lisboa-Covilhá. Qualidade, conforto e segurança / com a nova geraçao incercidades Lisboa-Porto».

Jorge me recordó a Roland, el luxemburgués que caminaba vías en Bolivia. Viaje a viaje, iba descubriendo a una serie de personas que pululaban en torno a los trenes del mundo, felices, a veces sin mucha conciencia unos de otros. Casualmente, ambos estaban divorciados. Yo no, pero rara vez me emparejaba, y me pregunté si teníamos algo en común quienes disfrutábamos este tipo de cosas.

Cuando regresé a mi plato, la mitad del bife seguía en la mesa. Probé a clavar el cuchillo como si me lo acabaran de traer, y aunque disimulé, estaba bastante más duro. Siempre me dijeron que debía terminar mi plato antes de levantarme de la mesa, pero yo necesitaba entender qué sucedía en San Antonio Oeste. Al ver a Tomás en otra mesa charlando con dos señoras me dije que no era grave. Cuando Jorge entró al vagón lo presenté en sociedad y él pidió permiso para traer su ordenador portátil. Quería mostrarme algunos de los hierros que había fotografiado por toda la geografía nacional. Jorge tenía una fijación, las señales viejas, especialmente los semáforos de brazo tipo inglés. Yo miraba a Tomás de vez en cuando, le preguntaba algo para que se sumara a la conservación pero, aparte de servirnos más vino, no había manera de que se mostrara interesado. No lo imaginaba documentando aperos, nudos de alambrada, machetes, sillas de montar o espuelas. En el sutil libro *El Interior*, Martín Caparrós no abordó la Patagonia, pero recorrió suficiente país para concluir que entre los argentinos, a veces, había mundos enteros invisibles. Jorge y

yo reconocíamos todos esos hierros como parte de otra época y podíamos admirarlos. Para Tomás, aquellas eran sus herramientas y era imposible otro uso que el cotidiano. Ambos mundos, simplemente, habían coincidido.

Pepo y Naty debían de haberse vuelto a su compartimento y, cuando Jorge se despidió, Tomás tomaba vinos junto a dos chicos de una tercera mesa. Uno de ellos jugaba en un club patagónico de categoría provincial, y yo podría haber escuchado a gusto sobre la organización de ligas en zonas despobladas, pero el vino que Tomás seguía pidiendo al mesero no me entraba, y, en realidad, ansiaba tener un poco de tiempo para mí. Cogería otro libro que llevaba conmigo y me quedaría dormido en mi asiento. Como Tomás estaba bien acompañado, lo dejé tomando con ellos su tercera o cuarta botella. Recuerdo que hasta pedí permiso, a la manera mexicana, para poder irme.

—Agarrá la frazada si querés y te tapás —concedió. Y luego repitió varias veces que si tenía frío la podía usar.

«Español»

Lo último que recuerdo fue mirar el cielo estrellado y ver el resplandor del tren proyectado sobre la tierra. Recuerdo que había algunas suaves lomas cerca de Valcheta, las últimas casas iluminadas, y un apeadero con aspecto inglés, con el tejado de chapa a dos aguas y una cisterna sobre una torre. Aquellas lomas, me imaginé, podían ser un dinosaurio dormido de la prehistoria patagónica.

—¡Bajalo! ¡Bajá mis cosas, boludo! —escuché a mi lado.

Lo oí a oscuras, entre sueños, cuando por fin habían apagado las luces del vagón. Las familias habían callado ya a sus niños, los móviles habían dejado de aburrir repartiendo intempestivas cumbias y creí que esta vez sí iba a lograr dormir.

—¡Te dije que agarres la frazada!

Tomás hablaba a voz en grito en medio del silencio y, si es que lo entendía bien, me reclamaba que no había usado su manta sino mi propia zamarra. Se dejó caer sobre su asiento y pretendió tirar mi abrigo y todo lo que hubiera alrededor. Empezó a forcejear. Se puso en pie de nuevo. Ante sus gritos yo también me levanté y, para calmarlo, hurgué entre sus bolsas, que viajaban encajadas en el estante sobre mí, pero no di con la manta que él buscaba. Cada vez que yo movía su bolsa de deporte u otra plástica que allí había me caían en la cara tierra seca y alguna piedrecilla que se habría colado entre su ajuar de campo. Tomás no atendía a razones. Después de unos segundos, él mismo encontró su manta y, balbuciendo frases

incomprensibles, se echó al fin en su butaca.

El primer puñetazo lo sentí cuando casi me había vuelto a dormir. Pensé que se habría girado en medio de alguna pesadilla, o algo así. Pero luego vino otro, y enseguida otro más. Al cuarto, reaccioné. Me parecía entender algo de coraje en su murmullo, algo incluso personal, y cuando le dije que se durmiera, que al otro día podría contarme lo que sucedía, se puso en pie y explotó:

—¿Mañana? ¡*Bolúo*, conmigo no te hagás *bolúo*! ¡Porque yo soy indio, pero no *bolúo*! ¡Yo te invité la cena y vos te hacés *bolúo*!

Entonces, entre su queja casi ininteligible, además de incontenible y claramente etílica, escuché con claridad «cuchillo», «lo tengo ahí», «yo saco». Y acto seguido: «Te hago pedazos». «Español.»

Algunos pasajeros se habían despertado y miraban tensos. Yo también me había puesto en pie, ya más preocupado, no se me fuera a echar encima, pero entonces se quiso anticipar y sin esperar más me tomó de la pechera. Me quedé inmóvil, colgado de su puño, y noté que sus ojos hervían. En ese momento alguien encendió la luz del vagón y entonces vi sus ojos rojos. Intenté hablar, pero él me pisaba a gritos. Y decidí no forcejear, no abrir la boca, ni responder, ni preguntar. Incluso cuando me interrogaba —le entendía la mitad— decidí que iba a seguir callado, esperando a que se cansara o incluso, si perdía el pie, que cayera estrepitosamente en el pasillo, algo que parecía probable. Alguien susurró que llamaran a seguridad. Y entonces Tomás, que me cerraba entre el pasillo y la ventana, oyó voces tras de sí. Dos empleados preguntaron qué sucedía y solo entonces hablé. A Tomás le dije que, si me contaba mi ofensa, podría disculparme. A ellos, que aquel hombre quería explicarme algo y que lo íbamos a escuchar. Pero siguió aferrado al cuello de mi suéter como los dientes de un bulldog, con la garganta trabada, sin habla, solo mirando hacia los lados. Empezó a aflojar al ver las caras. Después, en silencio, esas caras vieron cómo lo inmovilizaron por los brazos. A partir de San Antonio, nuestro vagón había quedado en cabeza, así que lo espolearon un par de veces, tomaron su equipaje y lo llevaron al vestíbulo que quedaba frente a la locomotora.

Antes de que se lo llevaran, alcancé a darle cien pesos y él los tomó sin dudarlo. Quien invita, pensé, no lo hace para pedir cuentas, y buena parte del vino había corrido de mi parte. Sentí a la vez alivio y bronca, pues yo al principio no quería ni cenar, pero era mejor así. Me apesadumbraba la posibilidad de haberlo incomodado, y me ayudó, al otro lado del pasillo, escuchar a un chico que lo había visto todo.

En su libro, Chatwin describía a varios peones como aindiados,

solitarios, a menudo ahogados en alcohol, y siempre llevando consigo un cuchillo, herramienta básica en el campo que allí llaman facón. Aun si Tomás respondía a esa generalización, yo no había inferido la violencia. Y en realidad, sus movimientos torpes le hubieran dificultado llegar al machete, que no dudo que guardaba en su equipaje, justo encima de mí.

Fuera del tren, se adivinaba que llevábamos unas horas sumidos en un desierto de tierra y arbustos. La temperatura debía de rondar los cero grados y Comallo quedaba aún muy lejos como para poder pasar página pronto. ¿Me esperaba otra noche casi en vela? La luz iba de nuevo apagada, pero se me había quitado el sueño. Un joven operaba en un cuartucho abierto previo al vestíbulo del vagón, y caminé hacia allá. Dijo ser electromecánico y estar a cargo de los vagones. Mientras tanto, descubrí la cara y el sombrero de Tomás a través del ojo de buey de la puerta del pasillo. Daba explicaciones a alguien bajo la luz del vestíbulo. La penumbra podía esconderme, pero sentí que él ya me había visto. Como fuera, me fijé en que la puerta se abría hacia mí y, en caso de que él reaccionara, podría trabarla. El técnico llevaba pocos meses en el tren y dijo que el alcohol era otro de los problemas. Le pregunté qué pasaría con Tomás y aseguró que lo bajarían pronto. La policía aparecería en algún cruce y se lo llevaría.

Aquel era un servicio semanal y Tomás tendría que buscarse la vida para llegar a casa. Pensé en interceder, porque era un buen hombre con una vida nada fácil. Bastaría con quitarle el facón, o llevárselo al vagón de encomiendas. Pero yo no quería por nada otra bronca, nada de protagonismo en ese tren. Al otro lado de la puerta, bastante menos preocupado, Tomás dormía hecho un ovillo en un rincón, entre ropas y frazadas.

El tren hizo entonces la primera de un par de paradas extrañas. Era un punto indeterminado, no vi patrullas ni luz alguna fuera, y volví a mi asiento, esta vez sin compañero al lado. Cuando arrancó, todo el vagón dormía. Fuera, las estrellas eran tantas que permitían matizar esa negrura. Una sucesión de lomas continuaba pasando entre poste y poste del tendido eléctrico, que corría en paralelo, y de vez en cuando, virutas incandescentes que venían de la locomotora, como si fuera de vapor, gravitaban por segundos en el vacío antes de quedar atrás. El rumor grave de la locomotora, que parecía exhausta, llegaba entre el tactac de los rieles.

En medio de la noche, varias personas se arremolinaron al inicio del vagón para apearse. Era, ahora sí, Ramos Mexía, un pueblo con el nombre del ministro que encargó construir la línea. Por la ventana vi acercarse al tren a un hombre muy fornido, y cuando bajaron los

viajeros, una masa que se tambaleaba. La traían de los brazos entre dos personas, encorvada, manos atrás forcejeando. Pasaron por debajo de mi ventanilla, seguidos de alguien que cargaba con sus bultos.

Dentro de mí aún oía el eco de esa frase: «Pedí, pedí, yo te invito». Y al final, como siempre, yo había dicho sí.

Todo vuelve a su cauce

Desperté cuando unos dedos me tocaron en el hombro. No fue ni tan fuerte para ser violento ni tan dócil como quien, consciente de la hora que es, lo zarandea con cuidado a uno. Dormía tan profundamente que hubiera creído que ya estaba amaneciendo fuera, pero seguía siendo de noche, y pensé que se trataba del personal del tren que venía a pedir de nuevo los billetes.

—¡*Bolúo*, perdí mi campera! —volví a escuchar.

Otra vez me quedé quieto. Aquel sombrero, aquella sombra que me hablaba se parecía demasiado a la que había bajado con las manos esposadas, por no hablar de su acento. Había visto con mis ojos cómo lo bajaban. Lo había visto, ¿no? Miré por la ventana y entonces reconocí casas y luces. El tren, y eso tampoco lo entendía, seguía parado allá, en Ramos Mexía.

—¡Mi campera, no la encuentro! —susurró, conteniendo un nuevo grito.

Ahora, al menos, Tomás tenía la noción de que la gente alrededor dormía. Siguió balbuciendo, y parecía que nadie había notado su presencia. Yo volvía a estar a su merced, arrinconado. Ahora sí, él podía tener a mano su facón. Pero solo fingí sorpresa por la pérdida, comencé a buscar su suéter y, cuando apareció en el suelo, se lo di.

Me contó, *che*, que se lo había llevado la policía. Que no sabía por qué, que lo habían esposado y lo habían soltado después. Sonreía levemente, como un niño contando una trastada, y se tocaba las muñecas como si le dolieran. Le extrañó que yo supiera lo de la policía, porque él no recordaba nada. Quizá los dos, pensé, estábamos haciéndonos *bolúos*.

Cuando tuve más información, pude recomponer la historia así: la segunda locomotora, repuesta en San Antonio Oeste tras fallar la primera, había vuelto a estropearse. Es cierto que iba exhausta, por eso había visto maniobras antes de dormir. Entonces, de algún lugar mandaron una tercera. Por eso, todo el tiempo que tardó en recomponerse, el tren lo había pasado donde bajaron a Tomás, y bastó que se le bajara la moña que llevaba para que los policías decidieran que era inofensivo. Al fin y al cabo, y menos mal, a mí nadie me había pedido declarar. Ya con su querido suéter, Tomás buscó un asiento

libre en la otra punta del vagón.

La siguiente vez que desperté ya había amanecido, y el vagón desfilaba en un limbo de nubes grises. Hacia el sur se extendía una llanura intacta, árida, algo más amarronada. Dentro, todo el pasaje dormía, y en la ventana opuesta, nieve recién caída glaseaba unas modestas lomas. Recordé por qué había venido al sur y sentí el mismo aguijón que cuando salí de Buenos Aires. Una resaca por la suma de los hechos, una sensación de perplejidad ante la mera presencia de uno, que cree que puede pasar por los sitios sin alterar nada, y la conclusión de que no debería sobreanalizar aquello. Me ganó una sospecha de bienestar. Solo oía el percutir de los rieles en las juntas, y esta vez sí era un arrullo. Esa combinación era algo infalible y verdaderamente sentí paz.

Tomás estaba ya despierto, y avanzó desde el fondo del vagón agarrándose de los asientos y bajo el mismo sombrero de fieltro. Sin quererlo, vi que sonreía, pero yo solo quería mirar por la ventana. Primero preferí que no me viera, luego pensé en hacerme el dormido y de repente él ya estaba frente a mí.

—*Vamo* a desayunar.

—No, por Dios —dije, entre incrédulo y molesto—. Gracias, Tomás, pero estoy bien.

—¡Yo te invito!

Me moría de hambre. Y yo no iba a dejar que me invitara, pero él tampoco iba a dejar de insistir en que lo acompañara, así que lo seguí. Tomás, con poco temple, abría ruidosamente las puertas de cada vagón. Y descubrí que allí estaban al tanto de lo sucedido, porque algunos pasajeros se sobresaltaban, me veían avanzar detrás de él, lo dejaban pasar y después, por lo bajo, me preguntaban:

—¿Todo bien con él?

O incluso:

—¿Amigos ya?

El camarero del vagón restaurante se limitó a atendernos, y luego, cuando Tomás se descuidó, dijo: «Hay gente a la que le sientan mal dos tragos».

Tomás ya había desayunado para entonces. No habló mucho. Observó cómo volaban de mi plato las tostadas con mermelada, las galletitas Terrabusi de colores y mi taza de café. Había otro par de mesas con gente disfrutando el desayuno y bien acompañada. Fuera, las manchas de nieve se multiplicaban y caían copos finos. Al cabo de muchas horas de estepa habían empezado las curvas y el amarillo árido se tornaba azul en la distancia. Eran las primeras colinas, más húmedas, de la Precordillera.

Entonces Tomás dijo que, a veces, la copa le sentaba mal. Dividió a las personas en malas o sencillas y me puso en las sencillas. Cuando el mozo pasó a nuestro lado, lo detuvo para que me echara más café. Luego se disculpó y me dio un apretón de manos. Fuera, el cielo estaba casi blanco. Antes o después, reconocí una balada de La Bersuit, un grupo argentino muy popular que había estado de fondo todo el rato. Busco cuál podía ser esa canción y se me parecen todas. Sé que no era *Un pacto para vivir,* porque recuerdo haber pensado que todo aquello no podía estar pasando. Como fuera, pronto llegaríamos a Comallo.

A lo lejos, en la ladera de una colina pelada, leí escrito con piedras: «Ing. Jacobacci». El kilómetro 632 de la línea se había llamado antes Huahuel Niyeo, pero cuando los colonos llegaban a algún lugar también llevaban su carga de nombres con ellos. Y a veces el nombre nativo o el de la estancia más cercana había sido sustituido por un homenaje individual, esta vez Jacobacci, el ingeniero responsable de la línea. A los pies de aquella colina se extendía un pueblo de casas chatas, y a las casas las separaban tierra e hileras de álamos pelados con ramas tiesas, rebasadas a su vez por antenas larguísimas de radio. En cambio, no se veía mucha gente. Me urgía algo de aire fresco y cuando el tren se detuvo, Jorge y yo volvimos a saltar del tren.

Jacobacci estaba lejos de rutas principales, pero había sido un punto importante de la línea y aún hoy el tren agitaba la estación con su llegada. El edificio era de piedra, techado con tejas a dos aguas y con los muros blancos. Sus paredes y las de otro cobertizo tenían una serie de franjas verdes verticales que, fueran vigas reales o simuladas, las hacían parecer un pueblo vascofrancés. Contra el edificio principal morían otras dos vías visiblemente más estrechas, porque Jacobacci había sido punta de rieles del Viejo Expreso Patagónico, mucho más conocido como La Trochita.

Aunque no moviera masas, La Trochita era uno de los reclamos más sonados del país. En 1979, cuando Paul Theroux publicó *El viejo expreso de la Patagonia*, el tren de vapor aún tenía 402 kilómetros de vía y una década en servicio por delante. Hoy es solo una atracción bien preservada en el otro extremo de la línea, donde el tren original de 1922 recorre una veintena de kilómetros en dos tramos, entre Esquel y Nahuel Pan, por un lado, y El Maitén y Desvío Thomae, por otro, con una locomotora Baldwin o una Henschel al frente. Antaño, el viejo expreso llegaba desde el sur y los pasajeros cambiaban aquí de vía rumbo a Buenos Aires. Con ello, la remota Esquel era la ciudad patagónica más lejana de la capital conectada por rieles, a unos 1800

kilómetros.

En la Patagonia argentina, la colonia galesa de Dolavon, los yacimientos de crudo de Las Heras o el de carbón de Río Turbio, ya cerca del estrecho de Magallanes, también habían logrado enlazar por tren con distintos puntos de la costa atlántica. Inconexos, esos ramales dependían mucho de los precios internacionales de las materias primas que movían, pero en 2014, un tren de tolvas seguía recorriendo trescientos kilómetros de vía estrecha entre Río Turbio y Punta Loyola, junto a Río Gallegos. Si consideramos que el Tren del Fin del Mundo, en Ushuaia, se había vuelto a trazar desde cero con fines turísticos[36], el ramal de Río Turbio era la línea genuina más austral.

En este tramo, la vía sobre la que rodábamos llevaba inserto un tercer riel. Es decir, la vía ancha argentina, que era la mayor del mundo con 1676 milímetros —ocho más que el ancho ibérico—, incluía otra de 750, una de las más angostas. Aquella vía bitrocha, como la llamó Jorge, cruzaba la playa terrosa en dirección a un cobertizo. Al ver que deshacían nuestro tren y le acoplaban otra máquina por vez enésima, decidimos echarnos una carrera hasta el galpón. A un lado, sobre la estepa pelada, vimos un montón de bastidores y vagones de madera sobre tramos de 750. Había incluso un pequeño puente giratorio en gran estado. Pero el premio estaba bajo techo: pintado de Patagónico, aguardaba un automotor diésel de vía ancha, los antiguos TER o 597 de Renfe que yo solo había visto en fotos. Asumo que algún día me quedaré en tierra y el tren se irá con mi mochila dentro, pero esta vez no fue. El tren pitó y volvió a partir con nosotros a bordo y con nuestras lenguas fuera.

Una hora después, mientras charlaba con Jorge y con otro par de pasajeros en uno de los vestíbulos, el tren volvió a pararse en seco. Ahora, a través del ojo de buey, donde debía estar la locomotora había estepa y cielo. Tomás miraba unas colinas de tonos azulados que eran ya muy blancas. A sus pies, las vías seguían en dirección a las montañas y doblaban frente a un pequeño grupo de casas.

—Esto es Clemente Onelli, que fue el primer poblador de esta zona —dijo Tomás, obviando él mismo a los nativos.

Onelli, de quien también se ocupa Chatwin, había sido un geógrafo y naturalista italiano. Dirigió el zoo de Buenos Aires y anduvo por aquí buscando fósiles y plantas, pero también un plesiosaurio vivo. No importó que el animal, un reptil de grandes aletas y de hasta quince metros, se hubiera extinguido en el Jurásico. El bulo provino de un viajero, pero, para Onelli, aquella quimera no fue en vano: «Ahora irán miembros de la prensa del país y del

extranjero, acompañando a los expedicionarios —dice Wikipedia que él dijo—, y se difundirán las noticias de la Patagonia y sus maravillas, para tratar de que se forme hacia ella una fuerte corriente de turismo, de guapos hombres y capitales».

Algunos viajeros del tren también pretendieron que la prensa extranjera difundiera las maravillas patagónicas. Como si alunizaran, comenzaron a saltar de la escalinata del vagón en aquel lugar inhóspito y más dado a monstruos que el lago Ness. Fuera hacía un frío excelente para despejar las ideas y seguían flotando algunos copos. Jorge descubrió el kilometraje marcado en unas plaquitas viejas de los postes del tendido, y luego, bajo una rueda, una pequeña cuña de hierro con la que el guarda había calzado el primer vagón, no fuera a irse vía abajo. Como la tierra estaba húmeda, debajo de cada escalinata comenzó a formarse un barrizal que después se propagaría en los pasillos. Los pasajeros, manos en los bolsillos, reían irónicos, y entonces saqué la cámara.

—¡Tomá fotos, tomá! —dijo uno de ellos—. ¡Tomá y *mandáselas* después a nuestra presidenta para que vea cómo va su tren!

Varios celebraron la ocurrencia. Alguien añadió que Onelli, para colmo, era el pueblo más frío del país. Y entonces a mí, que en cuanto a frío ya todo se me hacían ligerezas, me pareció que había miles de cosas peores que subirse en ese tren en medio de una crisis amorosa. Pero Onelli era un lugar remoto, frío y pobre. Un artículo del diario Río Negro escrito en 2006 confirmaba el récord y hablaba de hasta -30 ºC. También contaba que Onelli era famoso por un viejo anuncio de Telefónica Argentina, que en 1993 había llevado el primer teléfono público allá. Dos décadas después, aquel teléfono estaba roto y, por supuesto, no lo habían sustituido. Por esos días el pueblo estrenaba un gasoducto, pero no todo el mundo tenía cocina de gas y muchos vecinos habían seguido cocinando con boñigas de caballo, tratando de recogerlas frescas antes de que se las ganaran. Otros, en cambio, sí tenían gas, pero nada para cocinar, y entonces comían en la escuela. Según el artículo, treinta familias de Onelli dependían más de la ayuda mutua que del responsable de Fomento, que vivía en Jacobacci pero apenas se dejaba ver[37].

Una tras otra, las pequeñas adversidades derivadas de su geografía hacían que poblar la Patagonia pareciera una quimera. Mil kilómetros al sur, en Las Heras, la colonia petrolera que alguna vez había tenido tren, la periodista Leila Guerriero describió un cóctel letal en *Los suicidas del fin del mundo*. En Las Heras faltaban oportunidades y padres de familia, y en cambio sobraban alcohol, burdeles y viento, mucho viento. El electromecánico del tren me había

dicho que lo más impactante que le había tocado conocer eran los casos de quienes se tiraban a la vía. Que un hombre se tumbó frente a la máquina con sumo cuidado para asegurar que aquello no pareciera un accidente.

Entre los amigos que había hecho Jorge en plena estepa, uno había sido ferroviario. Explicó que el primer problema de nuestro tren había sido la falta de agua en la locomotora. En San Antonio Oeste la habían sustituido y en Ramos Mexía, acoplado una segunda que, en teoría, debía apoyar en una rampa a este lado de la línea. Pero resultó que las mangueras que pasaban aire a los vagones no eran compatibles, y nos mostró que viajábamos con los frenos puestos. Así era el tren de la presidenta.

Cuando la locomotora 819 apareció al rescate con algunos operarios en su barandilla, lograron remolcar el tren a la estación de Onelli, engancharon la primera máquina y así, ya con las dos, llegamos a Comallo.

La vida gaucha

En Comallo, un pasajero rio al descubrir dos casas derruidas pintarrajeadas con eslóganes de los dos partidos antagónicos, y Jorge me guio en aquel apeadero hecho de lámina ondulada, poco mayor que una caseta de guardagujas. Dentro, en un pizarrón, los horarios y kilómetros estaban escritos con buena caligrafía, dos aparatos de telégrafos asomaban restaurados y en la vía, Jorge me mostró un curioso aparejo con aspecto de pinza soldada a un poste, un sistema de testigo o avituallamiento para recoger paquetería sin tener que detenerse. Cuando la lejanía se sumaba a la falta de inversión, un poco de sentido histórico y otro poco de amor propio eran capaces de improvisar un museo inesperado.

Un poco de ese amor propio también hizo falta para poder seguir, y entre varios operarios formaron una cadena humana para echar cubos de agua a las locomotoras. Con ambas bien surtidas, durante las últimas dos horas descendimos hacia los valles más hermosos. Fue como si el tren, alegre, tomara un nuevo aire, se sacudiera de una gravedad que lo aplacara y por fin soltara lastre. La nieve ya cubría por completo algunas lomas recortadas contra un cielo que ahora rabiaba de color azul. Zigzagueábamos a buen ritmo entre hierba cada vez más alta y riachos que bajaban brincando en cada piedra. Aparecieron algunas estancias con hileras de álamos blancos pelados, un par de estaciones abandonadas cuyas piedras, lustrosas y aún en pie, se calentaban bajo el sol, y enormes rebaños de ovejas que huían despavoridas.

Al pasar por una puerta de regreso a mi vagón tuve que pedir paso. Dos hombres de piel curtida, de unos sesenta y treinta años, charlaban en pleno pasillo. El joven llevaba un abrigo de cuero negro y parecía tímido detrás de unas gafas de montura fina. Tenía cara redonda, ojillos atentos y la piel enrojecida por el frío. El otro también llevaba gafas finas, era de rasgos afilados y su bigote tupido escondía una boca diminuta. Los pómulos se le marcaban y arrugaban cada vez que sonreía, y llevaba una zamarra, un pañuelo anudado al cuello y unos grandísimos bombachos que se metían en botas altas de cuero. Cada uno de ellos, además, tenía una boina negra.

—Boina, sí, o gorra vasca.

En Buenos Aires me había topado con una tienda de *txapelas*. Entré a ver si por casualidad eran de Elósegui, quizás el fabricante más universal, y vi que la mayoría eran *made in China*. Cristóbal, el mayor de ellos, dijo que las boinas como la suya, que llevaba calada a fondo y sin doblez, ya eran más escasas. Juan Alberto, el joven, llevaba la boina *aluda*, a la nueva moda. Le caía plana hacia un lado como si fuera la masa de una enorme *pizza* y se parecía mucho a la que, en frontón, dan como trofeo a los pelotaris campeones, es decir, los *txapeldunes*.

Cristóbal hablaba cerrado, como Tomás, pero también sonreía mucho. Dijo que vivían setenta kilómetros campo adentro de Comallo e iban a Bariloche a hacer papeles. Me hizo un repaso de la vestimenta gaucha y pasó por el sombrero, faja, rastra —que iba sobre la faja—, botas y bombachos «de tabla». Y luego le dijo a su amigo que a él, de gauchito ya solo le quedaban los bombachos y algunas palabras.

A Cristóbal le hacía gracia que yo me fijara en sus palabras. Mis referentes del campo argentino eran pocos y viejos, las famosas viñetas campestres de Molina Campos eran mudas y el *Martín Fierro*, el poema nacional, tenía casi siglo y medio. Ellos, contó, recorrían los campos a caballo, que era su único medio de transporte, y si no lo había, caminaban. Llamó a aquello paisanaje. Se dedicaban a la cría de cabrío y en sus ratos libres jugaban a la taba, al paso inglés o a ver quién pegaba más fuerte. Al decirlo miró a su amigo para ver si le aceptaba el reto.

—El campo es una cosa muy sana —dijo Cristóbal de inmediato, no fuera yo a pensar—. Si vos tenés tus amigos, tenés un amigo para toda la vida. Ahora hay mucha pillería.

La amistad, el humor y un buen talante debían de ayudar a sobrellevar vidas como aquellas. Vivían en un galpón sin luz. Usaban faroles. Su primera lámpara había sido un carrito con mecha de arpillera a la que ponían grasa de capón. La segunda, dijo Cristóbal,

era de querosén.

—Y ahora hay luz a gas, con quemador y mecha. ¡Estamos refinados!

A Cristóbal no le deslumbraban los avances, y pensé que sus palabras y costumbres aún lo definían más que su instrumental diario. Por ejemplo, al saludar. Simuló que se cruzaba a un paisano y le gritó «buen día». Si no, le haría una venia, como hacía su abuelo, y preguntaría de qué pago era. No tenemos estudios, dijo, pero civilización sí.

—Natural, nativos somos —resumió—. Y si estamos algo sucios, en vez de jabón, ¡un poco de barro!

Pero el campo no iba bien, y ahora les tocaba ir a Bariloche. Durante la guerra de las Malvinas, el conflicto de 1982 con el Reino Unido por la soberanía de las islas, a Cristóbal lo habían sacado de su querido pago. Dijo que había hecho el cruce de Malvinas, que fue hasta allá, pero que no intervino, y quería ver si le concedían la pensión de excombatiente. De combatiente, corrigió.

La zona llevaba ocho años con sequía, sin el agua ni la nieve necesaria. En el periodo de 2007 a 2014, la sequía acabaría con 1,8 millones de cabezas ovinas solo en Chubut y Río Negro, y la degradación de suelos afectaba de algún modo al 90 por ciento de toda la Patagonia. Las ovejas eran más demandantes que los herbívoros autóctonos y el sobrepastoreo impedía la recuperación del suelo. Ese suelo retenía menos humedad y, a su vez, se exponía a la erosión de vientos fortísimos[38]. Y luego estaban las cenizas de los volcanes chilenos, y las tormentas también.

—El diluvio —dijo—. Te arrastra todos los montes, y por ahí te cae una centella y se incendia.

Con los años, Chatwin y Theroux, que fueron buenos amigos, habían escrito a cuatro manos *Retorno a la Patagonia*. En él recuperaron a William Henry Hudson, aquel hijo de estadounidenses afincados en Quilmes, cerca de La Plata. Hudson escribió que, si en la jungla los sentidos estaban ocupados en colores y sonidos, en la sencillez patagónica uno podía ocuparse verdaderamente de sí mismo. De momento, las reflexiones más bellas que había leído sobre la Patagonia eran suyas. Sin embargo, la Patagonia no era en absoluto un lugar sencillo. A diferencia de Tomás, de Juan Alberto o de Cristóbal, ni Hudson ni los demás habíamos nacido aquí. La pertenencia de Hudson era adquirida, casi una elección, y él tuvo distancia para encontrar la claridad. Lo enviaron a Londres para tratarse de un problema cardiaco, y él, allí, buscaba parajes yermos y ventosos. Y allí murió, en medio de un viaje mental al sur.

Por mi parte, tardé en caer en el absurdo parecido que Comallo guardaba con Comala, el pueblo de *Pedro Páramo*. Recordaba a menudo la novela porque Rulfo había recreado allí otros muchos pueblos latinoamericanos en los que se intuían vidas austeras, duras y de ritmo lento. Tras insistir —y lograr— que yo aceptara el mate y la hierba que él traía de repuesto, Tomás había visto las primeras casas de Comallo desde la ventana y nos había mostrado a Pepo, a Naty y a mí cuál era la suya. El tren se estropeó de nuevo a solo unos metros de la estación, así que Tomás fue a por sus cosas y saltó de la escalera al terraplén que había a los pies de la vía. Bajamos los tres con él. Él sonrió, se despidió y caminó hacia el andén por la cuneta. La máquina bramaba en lo alto. A los pies del terraplén, su silueta iba y venía bajo las alas de su sombrero por el peso de las bolsas. La hierba alta le cubría las rodillas y se fue haciendo más y más pequeño.

El descenso a Bariloche fue suave y constante, sin un metro de recta. En la curva más espectacular de la línea, apodada El Huevo, la vía casi trazó un círculo completo para perder altura y salvó un cañón por un puente sin pretil. Bosques de un azul profundo, la nieve refulgente que empezaba más arriba y las nubes plomizas que engullían toda cima eran ya el telón de fondo. Y tras Los Andes, Chile. Pero a sus pies apareció el Nahuel Huapi, un pequeño mar, y Bariloche. El tren se emparejó a una carretera asfaltada, se abandonó en el llano y descansó frente a otra estación, esta de estilo alpino al pie de aquel lago con nombre mapuche.

◆?País: MÉXICO
◆ Línea férrea: CHIHUAHUA-PACÍFICO
◆Tramo recorrido en tren: LOS MOCHIS-CD. CUAUHTÉMOC
◆ Otros lugares: Topolobampo, Creel, Chihuahua, Ojinaga

DEL TEXAS-TOPOLOBAMPO & PACIFIC AL CHEPE

15

EL CHEPE Y LOS INVISIBLES DE LA SIERRA TARAHUMARA

Era medianoche en Los Mochis, el Chihuahua-Pacífico partía montaña arriba antes del alba y yo no quería buscar cama para apenas cuatro horas y arriesgarme a no oír el despertador del móvil. Allá, en las afueras, la máquina acababa de depositar el tren del día siguiente en la primera vía. Salía a diario con coches de primera clase y solo acoplaba los de segunda cada par de días. A esa hora, siete cajas de aire acondicionado como de oficina, ancladas sobre cada vagón en posición vertical y con nula estética bramaban más que la locomotora. Por lo demás, los vagones aguardaban impecables, pintados del mismo verde oscuro, con una franja roja o color yema, y el acrónimo «Chepe» bajo el círculo rojo que enmarcaba la silueta de un pie grácil tarahumara. Yo regresaba allí tras cuatro años y trataba de reconocerlo. Este tren turístico que también usan los nativos de la sierra era uno de tantos que rodaban por el país. Sin embargo, en 2012 también seguía siendo, si no el único al que se subían las personas, el único para el que se expedían billetes.

Así que, en lugar de irme a un hotel, traté de familiarizarme con la zona. Un hombre dormía hecho un ovillo en el zaguán de la estación y ahora abrió el mismo ojo que cuando me bajé del taxi. En el parque, sobre un pedestal, una locomotora de vapor desvencijada y repintada recibía entre los focos y las sombras de los árboles, y una placa recordaba la apertura de la línea en 1962, justo cincuenta años atrás. Un par de operarios fueron y vinieron frente al edificio y el tren aún hizo algunos movimientos.

Según el taxista que me había acercado allá, Los Mochis era la ciudad más tranquila de Sinaloa. En 2012, la peor violencia entre los cárteles parecía haber pasado —solo se había mudado dentro del mapa nacional—, y aún y todo, o por deferencia hacia el cliente, el personal de la estación me sugirió encerrarme dentro, frente a las taquillas y los baños, donde dormía otra persona más. Allí me tendí a lo largo de una banca y pude quitarme la mochila. El hombre agazapado siguió durmiendo fuera.

A las 3:48 sentí risas, puertas, luces. Faltaban más de dos horas para que partiera el tren, pero cuatro señoras irrumpían con grandes bolsas de ropa, estilo de las que llaman de costal, con dos asas cosidas,

cremallera y princesas Disney estampadas con sonrisas blancas y melenas rubias. Un viajero, si está solo, duerme, pero aquellas amigas con conversación mataban el tiempo a deshora sin piedad de nadie.

Miraba un mapa sobre las taquillas cuando la ventana se abrió y me vi el primero de la fila. Una señora voluminosa decidió que yo había tenido mucha suerte y, sin mirarme, se colocó entre la taquilla y yo. No hice nada por evitarlo, no había ninguna prisa. Pero luego llegó un campesino muy flaco de sombrero norteño e hizo igual. Al menos, esta vez el taquillero señaló hacia mí y el hombre se hizo a un lado sin decir palabra.

—Un boleto a Ciudad Cuauhtémoc, por favor.

—¿Viene de alguna empresa u organización?

—Bueno, pienso escribir acerca del tren, no sé si eso sirve. Pero no vengo de parte de nadie.

La cabeza y la cola del Chepe, aún a oscuras, se perdían en una niebla blanquecina. La humedad de la costa cercana y los focos de la playa de vías disolvían los límites de la escena. El tren, diez vagones finalmente, se escurrió de pronto con suavidad, sin avisar.

—¿Nadie más de primera? —había vociferado antes un empleado en el vestíbulo.

El Chepe sobrevivía gracias a una doble, o triple, política de precios. A los turistas extranjeros se les pinta como uno de los trenes más pintorescos del mundo. Y los gringos y otros güeros somos, se supone, los que piden los vagones de primera, los de franja color yema. Pero allí vi subir a un solo hombre. Ni siquiera subieron a ellos dos mochileras, las únicas personas con aspecto forastero, que vestían ropa deportiva, rondaban los cincuenta años y perfectamente podían ser defeñas. En el vestíbulo, en cambio, había muchos niños junto a madres y abuelas que llevaban grandes bultos. Los habitantes de la sierra, credencial mediante, tenían subsidiadas tres cuartas partes del pasaje.

El tren dejó atrás vagones de carga arrumbados en vías muertas. Los trenes no sufren aún las estrecheces del avión, y viajaba en un asiento amplio con un burrito y un café. Estaba de muy buen humor. En este mismo tren, los primeros días de 2008 una marabunta de turistas nacionales vomitaba toda clase de envases por las ventanillas. Ahora, a finales de octubre, su servicio era mucho más rutinario, y aquella, una escena más cercana a lo que el tren mexicano pudo ser antes de 1992.

El Chepe actual data de 1998. Ferrocarriles Nacionales, la empresa pública, había cerrado el último servicio de pasajeros en 1992. En 1997 se disolvió, y dejó un reguero de ferroviarios

pensionados y sindicatos de exempleados. La red se repartió entre varias empresas de carga sin obligación de retomar trenes de pasajeros, pero en Ferromex, concesionaria del sector del noroeste, alguien debió de ver potencial turístico a esta línea pintoresca y reflotó el Chepe con su nombre popular. Una vez, tras pelearme con varios guardias privados para visitar la histórica estación terminal de Veracruz —hoy concesionada para carga y arrebatada a la ciudad—, me recibió amablemente un gerente de Ferrosur. Había calculado el precio de relanzar los trenes a la capital y me aseguró que, mientras en Europa sería viable un billete que reflejase el coste de esa obra, los mexicanos no lo pagarían. Pero en la inextricable sierra de Chihuahua, el tren era la única manera digna de llegar a algunos pueblos. Y en una red que en 2012 operaba 18 021 kilómetros —y obviando la Bestia, el tren de carga que toman los migrantes—, el Chepe, único oficial de pasajeros, vendía vistas a los extranjeros y nostalgia a toda una generación de mexicanos. Esa era la fórmula. Ahora, en temporada baja, sus vagones con franja roja eran lo más parecido a uno de los viejos trenes.

Durante los primeros kilómetros, aún en penumbra, la vida se desperezaba en las casas aledañas. Eran viviendas pobres, casi chozas, como suele suceder a las orillas del ferrocarril. Aquí se llama paracaidistas a quienes ocupan terrenos para levantar sus casas. No hay ideología, no hay okupas ni *hippies*, solo supervivientes de la desigualdad. Se cotizan las tablas de madera y los techos de hojalata, los bloques de hormigón y la lona política reutilizable con la sonrisa caducada de algún excandidato. Vi la paciencia de una niña con la toalla al hombro mientras esperaba un baño precario donde quizá se echaría unos cubetazos de agua. La indolencia de una vecina que lanzó un pañal al otro lado de su cerca. La determinación de un hombre vestido con camisa, con morral cruzado y gorra, que iba en bicicleta seguramente a trabajar y esperaba para cruzar la vía. El orgullo de un padre acuclillado que se cepillaba los dientes y mientras tanto abrazaba a su bebé, que ya se sostenía solo y saludó al paso del tren. Entre todas esas vidas había restos de coches viejos, naranjos y limoneros, gallinas que picoteaban la tierra.

Detrás de esa franja de precariedad vinieron el canal de riego, la carretera y los vastos campos de hortalizas que caracterizan esta región. Más allá había otra línea algo sinuosa y nubecillas que llameaban con el reflejo de la media esfera que era el primer sol. A mi lado, una señora repasaba un *Muy Interesante*, pero los rayos casi horizontales le impedían leer bien. Vivía en Los Mochis, era maestra y su familia era de Chihuahua. Regresaba allá para verla y festejar con

ellos el Día de Muertos. Que el único tren de pasajeros del país uniera sus dos ciudades, pensé, parecía una cuestión de suerte. Pero quizás era una muestra de cómo, en otra época, el tren había aumentado el mapa real de muchas personas y dado nuevos horizontes a las generaciones que convivieron con él.

En la novela *El tren pasa primero*, la mexicana Elena Poniatowska escribe: «Los trenes y la estación eran dos muy buenas razones para estar sobre la tierra y mirar el lado soleado de la vida»; «Para el adolescente, la estación era una puerta a lo desconocido, a ese gran país que era el suyo y que algún día recorrería, al mundo ancho y generoso al que quería pertenecer». *El tren pasa primero* recorre la historia del sindicalismo ferroviario mexicano. Algunas citas condensan parte del apego que causaba el tren en muchos compatriotas, pero otras, menos soñadoras, son buena base para un aterrizaje necesario: «El Ferrocarril Central se hizo para movilizar hacia Estados Unidos los metales de la zona de Parral»; o bien, «Juan de la Cabada, el comunista, se acostumbró a viajar de mosca, porque nunca tenía un centavo».

Una de las ventajas de mudarme a México es poder pensar Europa desde fuera. Y con el tiempo me he dado cuenta de que en los relatos de quienes viajan a Europa desde México casi siempre hay trenes. Lo visto por la ventanilla; lo cómodo que llegó alguien a tal o cual ciudad, al mero centro; los amigos que hizo a bordo y con los que se reencontró después. «En México, la imposición yanqui resultó definitiva», escribe Poniatowska. Y recuerda que Estados Unidos quería lanzar su industria automotriz y privilegiar el coche frente al transporte público. «Hay un Ford en su futuro.»

Quizá la supresión del tren explique en parte el lujo —y consiguiente precio— de los autobuses mexicanos. Mientras tanto, el tren es una especie de herida aún un poco abierta, un gran depositario de la mexicanidad y la sospecha de un país que hubiera estado algo más repartido. La maestra no se quejó del Chepe, sino de la pérdida de la escritura y del hábito lector. Lo difícil, dijo, era promover el conocimiento con tanto videojuego.

El vagón anterior era la cafetería. A lo largo de ella había pequeñas mesas altas, sin asientos, como para echarse un café rápido, una charla ligera y ya. Estaba desangelada, pintada casi entera de gris, salvo la superficie de las mesas rojas. El mesero, sin clientes, deshacía embalajes, rellenaba el mostrador de dulces y ponía refrescos a enfriar. Apenas tenía cinco meses en su puesto. Le pedí un café, me hizo las preguntas de rigor y dedujo enseguida que yo no tenía esposa.

—Viajando no se puede, ¿verdad? Yo también tengo treinta años,

dos hijas de siete y tres, pero siempre trabajé en Los Mochis. No viajo. Solo acá, ahora. Antes trabajaba en una carnicería grande, la gente pedía la carne que quería y yo servía. ¿Ya probaste el asado? ¿Y los *hot dogs* del norte?

Se suele tildar al norte de México de agringado, pero si eso conlleva sorna, la presunta pérdida de raigambre patria lo singulariza. De viajes pasados recordaba un norte con menos banderas mexicanas, pero a cambio no veía emblemas estatales, como sí pasa en California o Texas, sino la carne asada elevada a emblema colectivo. México siempre me había parecido demasiado grande como para que el sentir del centro llegara por igual a sus estados. Y en un país que entonces estaba a medio conformar, el vecino del norte había hecho sus aportes.

En 1873, el año que se inauguró la línea de México a Veracruz, aún no existía el canal de Panamá y visionarios de la Costa Este plantearon un ferrocarril que ahorrase kilómetros entre Nueva York o Norfolk y un puerto con salida a Asia. Albert K. Owen, un joven de Pennsylvania con experiencia en el tren en su país, se subió a un caballo y, desde Nayarit, se puso a explorar las costas del Pacífico mexicano. Un año después, dio con una bahía virgen y se la imaginó con grandes barcos fondeados. A la par, Owen había crecido en una familia cuáquera y soñaba con establecer una colonia igualitaria no regida por el dinero, sino por el trabajo en común y una retribución en créditos. Eran los años del socialismo utópico, y pensó que las fértiles llanuras que se extendían de la bahía de Topolobampo a la Sierra Madre podrían irrigarse con el tramo final del río Fuerte.

Por esos años, en México, la política de Estado iba a tornársele favorable. Benito Juárez, el héroe que había luchado contra la ocupación francesa y había quitado poder al clero y a los conservadores en pro de la equidad social, había muerto en 1872, y en 1876, el general Porfirio Díaz se levantó contra su sucesor. Ya en el poder, Díaz promovió la inversión extranjera y la alentó con entusiasmo. Mientras su Ejército continuó la represión de mayas rebeldes yucatecos o, no lejos del río Fuerte, también de los yaquis, pretendió modernizar el campo con la llegada de inversores y de campesinos extranjeros. Algunos lo llamaron «blanquear la raza».

De vuelta a Estados Unidos, y en busca de apoyos, Owen recogió cartas y artículos de prensa favorables y los publicó en un librito con opiniones muy ilustrativas de las inequidades y el pensamiento del momento. «Sé algo sobre el pueblo de México y sus instituciones, y créanme que la redención de su anarquía y desgobierno debe venir con las influencias que comenzarán con la locomotora», se leía en el

St. Louis Republican. «Es muy probable que en un futuro no muy lejano la Baja California se vuelva parte integral de la Unión», afirmaba otro artículo bajo los epígrafes «A New Eldorado» y «A Land of Promise»[39]. Owen publicó anuncios, vendió acciones de su empresa y logró, además, que 1245 colonos se afincaran en 1903 en el curso bajo del río Fuerte.

El kilómetro cero de la línea debía ser el puerto. Topolobampo, de hecho, iba a llamarse Pacific City, y este tren sería el Texas-Topolobampo, porque conectaría con la red del norte en Austin. Pero se dice que a la colonia llegaron más ideólogos que trabajadores. Se hablaba de azúcar, algodón, café, tabaco, pero el desarrollo del llano necesitó de un gran canal que fuera del río hasta donde hoy está Los Mochis, a veinte kilómetros del puerto. El canal hizo surgir diferencias y la colonia se desvaneció al cabo de catorce años. Las tierras pasaron a un inversor azucarero y los que se quedaron terminaron por fundar Los Mochis.

Algo de ese orgullo queda hoy allá, una ciudad modesta. El taxista contó que a Los Mochis la llaman «la de las cuatro maravillas» porque se llega en autobús, avión, tren y barco. Topolobampo era el séptimo puerto en toneladas movidas entre los del Pacífico mexicano y decimoquinto del país. También recibía el ferri de La Paz, Baja California. En lo que debió ser Pacific City, el puerto, solo viven hoy 6000 personas.

La colonia naufragó, pero la irrupción de Kansas City Mexico and Oriente Company relanzó el proyecto de la línea. «La única dificultad seria de ingeniería, si la hubiera, estará en descender el lado oeste», le escribía un ingeniero explorador a Owen, a la espera del correspondiente estudio. «Al atravesar esas regiones de riquezas maravillosas, sus túneles y excavaciones perforarán montañas de casi plata sólida, y liberarán recursos suficientes para pagar la deuda de ambas naciones», había escrito el doctor C. W. Brinks, excónsul en Ciudad de México. En *El Edén subvertido. La colonización de Topolobampo, 1886-1896*, el historiador Sergio Ortega cuenta que aún en 1929 solo existía el tramo sinaloense. El empresario Enrique Creel había tendido la vía en el altiplano chihuahuense, pero faltaba descender la sierra y acabó haciéndose cargo el Gobierno federal. Para salvar 2400 metros, en doscientos kilómetros fueron necesarios ciento treinta túneles y sesenta y ocho puentes. La línea no se completó hasta 1961.

Detrás del ventanuco de la puerta, más allá de la cafetería, estaba primera clase, que llaman «primera express». Vi que dos guardias charlaban en el pasillo y no había rastro del pasajero que subió.

—Es igual el de primera, igual —dijo el mesero—. Solo que el piso tiene alfombra.

—Y los asientos, ¿no son más grandes, al menos?

Lo único distinto era el precio. Y la comida, dijo, podía pedirla en la cafetería y él me la llevaba. Pretender conocer el Chepe y viajar solo en primera debía de ser deprimente.

Era la víspera del Día de Muertos y la segunda clase mejoraba su promedio, pero ya en casa, cuando busqué datos oficiales sobre las llamadas Barrancas del Cobre, supe que viajaba en uno de los meses con menos demanda del lustro. En 2015, los diarios regionales seguían celebrando datos de ocupación del 90 por ciento o reproducían frases como: «Los operadores batallan un poquito para encontrar lugares en el tren». Pero las fechas de esos artículos siempre eran de Semana Santa o Navidad. Y en 2017, otro artículo de *America's Quarterly* comenzaba así: «Reserva un viaje en temporada baja y es probable que puedas elegir tu sitio. La mayor parte del año va vacío»[40]. Hasta hacía unos años, un tren de apenas dos o tres vagones de primera salía diariamente una hora más tarde que el de segunda, y parecía un lujo difícil de explicar. Ahora, los vagones ocres siguen circulando diariamente, pero tres veces por semana aprovechan, acoplados, el viaje de los rojos. Según datos posteriores del diario *Norte*[41], de Ciudad Juárez, los pasajeros anuales entre 2008 y 2014 habían descendido de 330 000 a 168 000.

Chepe, migrantes y violencia

De mi viaje de 2008 recordaba alguna imagen más que otra, como la de un migrante que, dentro de una manta, asomaba la cabeza desde un vagón de bordes altos en un carguero que nos cruzamos aún cerca de El Fuerte. No era nada nuevo en el país, pero en este tren la migración contrastaba un poco más. En esos años, la Bestia no estaba tan controlada rumbo al norte y los medios del mundo se llenaron de fotografías con techos repletos de migrantes y de sus historias, recogidas, sobre todo, en los estados del sur. Pregunté al mesero si era común que los migrantes que subían por el Pacífico se desviaran en Los Mochis para cruzar Chihuahua en su camino al otro lado.

—Sí, vienen muchos. Después vamos a cruzar el carguero y verás. Luego los asaltan a los pobrecitos. No llevan dinero, pero si tienen unos tenis buenos o algo, se los quitan. O se caen del tren y se mueren. Se caen a la vía y el tren les pasa por encima. Algunos se amarran con el cinturón para no caer, porque se quedan dormidos del cansancio, porque van en un lugar pequeño, ahí donde se enganchan los vagones. Hace un mes, salíamos de Chihuahua a las seis de la

mañana y a las tres había llegado el tren de carga. Tuvimos que parar porque un *trampa* había caído y le pasó el tren por encima. El tren podría seguir, pero hay que respetar. Es un cuerpo. Llamamos al Ministerio Público, los del Ministerio son los que autorizan. Le abrieron la mochila y solo llevaba unas mantas.

El cuerpo del chico había quedado destrozado. Le encontraron un documento y una dirección de Veracruz. Llevaba otra de California en un papel, y allí llamaron.

—Contestó un señor. Era pariente del *chavalo*, pero nomás no llegó. Y fue a la media hora de salir nosotros de Chihuahua. Él ya casi había llegado allá. En Chihuahua, los *plebes* se bajan, buscan un lugar para bañarse, o un río, caminan un rato y luego siguen.

Desde niño, cuando los trenes pasaban a dos manzanas de la casa de mis padres, yo siempre había fantaseado con subirme a uno de carga. Hace unos años, en un viaje por el sur de Estados Unidos, supe que allá los que viajan en carguero son toda una tribu. Gente poco sedentaria, artistas de calle o jóvenes que eligen moverse con poco dinero y que hacen del camino una forma de existir. Conocimos a varios chicos y chicas. Sobre todo en Nueva Orleans, ciudad propicia en la que confluían. Desde allí, una de las rutas habituales los llevaba a San Francisco. Entre ellos circulaban libretos fotocopiados con los horarios de los trenes y los puntos ciegos del sistema; usaban mapas por si amanecían despistados y, en general, los llamaban *train hoppers*, algo así como saltadores, abordadores de trenes. Pese a lo multirracial de esos estados, me llamó la atención que casi todos ellos eran blancos. Solían llevar una mochila grande, un saco de dormir y una guitarra, y era fácil verlos con *dreads* en la cabeza, *piercings*, un perro junto a ellos y algún libro manoseado. En Las Vegas se sentaban con cartones a sus pies en los que pedían dinero para seguir. Pero un tren de carga era siempre peligroso, y algunos también habían perdido una pierna.

Los hobos, por su parte, fueron una clase social surgida de las crisis industriales de finales del siglo XIX. Se volvieron un fenómeno al quebrar los ferrocarriles o industrias aledañas a las que habían ido a trabajar. La expansión del ferrocarril prometía trabajos en las vías, en los trenes, en las minas. Y en busca de nuevas opciones, esos hombres empezaron a subirse a los trenes que ellos mismos habían ayudado a construir. Lugares remotos con trabajos temporales requerían empleados móviles y adaptables. Para 1890 eran parte de la agenda pública, una clase discutida por legisladores, estudiada por sociólogos y atendida por benefactores. Los hobos se juntaban en áreas periféricas y vecinas de las vías, *jungles*, y crearon una subcultura, con

canciones y su propio *slang*.

Al sur de la frontera, subirse a un carguero responde a algo más básico. La estabilidad no se rehúye, sino que se anhela. Se escapa de la violencia y la miseria, pero en vez de partir libre se viaja atado a una familia a la que, desde la distancia, se debe ayudar a prosperar. En 2014 se activó el plan Frontera Sur en nombre de la seguridad del migrante, extorsionado por maras, coyotes o por los propios oficiales. El plan significó una mayor vigilancia en el tren y en la frontera sur de México e hizo que la mayoría buscaran alternativas que a menudo los exponen más.

La forma en que el mesero llamaba a los migrantes, «trampas», era un término norteño que había viajado desde la era industrial inglesa a través de la historia estadounidense. Venía de *tramp* —hobo, vagabundo—, pero en castellano sonaba aún más cruel.

Me había quedado dormido en mi comodísimo asiento y me despertó la inercia provocada por el tren, que aminoraba en la estación de Sufragio. Habíamos dejado atrás los campos arados y a los jornaleros que se erguían y giraban a mirarlo. Pasaron árboles de copas anchas con aires de sabana africana, enormes matorrales, enredaderas que lo enmarañaban todo y la esbeltez de los sahuaros, esos cactus tiesos como enormes dedos verdes.

En la estación de Sufragio, municipio de El Fuerte, ya no había vendedores aguardando el tren, como encontré en mi primer viaje, sino un policía armado con una metralleta al pie de los vagones. Ya estaba acostumbrado a verlos en México, pero ¿sería probable un asalto al tren? Aunque el taxista de Los Mochis tenía razón respecto a los años más violentos, la resaca se sufría ahora. Las 2250 muertes violentas de 2010 en Sinaloa no se habían repetido[42]. Sin embargo, mientras en Sinaloa vivían únicamente el 2,4 por ciento de los mexicanos, en 2008, 2010 y 2012 se habían dado, según cifras oficiales, el 5,9 por ciento, 9,3 por ciento y 5,3 por ciento de los homicidios del país.

En la legislatura que expiraba, la lucha contra el narcotráfico había reventado un polvorín, y la maestra que viajaba a mi lado me hizo ver que el optimismo del taxista era muy local. Choix, municipio contiguo a El Fuerte, con apenas 30 000 habitantes, estaba en plena disputa de los cárteles[43]. En quince días fatídicos se habían reportado balaceras, helicópteros derribados, calles vacías y ventanas cerradas a cal y canto. De eso hacía solo cuatro meses. El pueblo seguía con toque de queda, el jefe de seguridad había sido asesinado y nadie quería su cargo. Choix, sin transporte, estaba desabastecido. Unas cien familias habían sido desplazadas, pero su bajo nivel de estudios

complicaba su reubicación y empleo. En un año, dijo la maestra, se había trasladado a catorce compañeros suyos.

El Fuerte, uno de los pueblos más antiguos de la zona, fue solo una parada más. Había sido fundado en 1563 en torno a una fortaleza, sobre una loma y junto al río. Los pueblos al pie de la sierra quedaban lejos de la ruta marítima y del Camino Real de Tierra Adentro, que avanzaba rumbo al norte por el altiplano, y no se habían desarrollado tanto. Pero ahora, El Fuerte era un «pueblo mágico». Si «a través del tiempo y ante la modernidad ha conservado su valor y herencia histórica cultural», un núcleo puede recibir ese supuesto premio. El programa buscaba diversificar el turismo de sol y playa, pero se volvió una lucha por las ayudas federales y los pueblos mágicos empezaban a igualarse: se repintaban con un mismo esquema granate y blanco y se llenaban de turistas que hacían las mismas cosas. En El Fuerte, ver las danzas de la región era una de las cuatro que, según sus promotores, uno no podía dejar de hacer.

El tren remontaba ya las primeras rampas. Pronto apareció un río encajonado, un gran puente y después los primeros acantilados, que iban dejando el agua más y más abajo. Varios meandros se ensanchaban en lo que parecía ser un embalse. Siguieron algunos túneles y, a su salida, otra gran pasarela para librar un valle. Antiguas construcciones hablaban de cuadrillas y trabajos habituales en las vías, pero les habían arrancado puertas y ventanas y no quedaban ni los marcos. Los huecos de las ventanas habían sido picados y redondeados y parecían casas de los Picapiedra. A partir de entonces no hubo una sola recta, y a lo largo de las curvas sucesivas el tren hizo malabares en la altura. El río había recuperado su alegría y el agua bajaba a saltos en el fondo del barranco. Cactus y matorrales dieron pie a bosques frondosos y se empezaron a ver pinos. En algunas laderas había pequeñas plantaciones inclinadas junto a chamizos imposibles, y en el fondo, oxidados por el agua, algún vagón cisterna, hierros retorcidos y raíles que, caídos desde la altura, se habían clavado como lanzas en el fango de la orilla.

Un cartel muy ferroviario, pero apenas perceptible, pasó rápido bajo la ventana: Estado de Sinaloa / Chihuahua.

La complejidad de la línea aumentaba en torno a la estación de Témoris, que a mil metros de altitud era la primera de Chihuahua. Durante casi cien kilómetros la sierra había sido laberíntica. El tren la sondeaba, buscaba cómo abordarla ganando altura sin tregua, remontando pacientemente el río. Pero en cierto punto, con la vía en la margen derecha, bajo unos peñascos imponentes recubiertos de vegetación y un hilo de agua que caía de muy alto, el valle se dividía.

Un puente curvo y pintado de amarillo salvaba el cauce principal para seguir otro menor y, sujetado por pilares de hormigón, completaba una amplia curva de herradura. La estación se encaja en la ladera al otro lado. De ahí, los lugareños trepan la montaña hasta sus casas, una meseta fuera ya de aquella enorme brecha y que les permitió plantar algo de maíz. Los jesuitas habían tratado de evangelizar a los nativos durante siglos. Alzaron una misión aquí y la bautizaron Témoris en honor a un grupo de serranos. La vía desapareció dentro de la montaña y, tras un túnel completamente curvo, emergió en sentido opuesto, ya en mitad de la ladera, para completar una gigantesca «S» de tres alturas44.

Desde abajo, a poca distancia de donde rompía la cascada, me había parecido ver un raro mensaje en lo alto del paredón. En el tercer estadio de la vía el tren rodeaba aquello, una masa inverosímil. Busqué a dos policías que había visto a bordo y les mostré lo que mi cámara había alcanzado a capturar: cinco vagones de tren, apilados uno sobre otro entre las copas de dos árboles, en mitad de una ladera de vértigo. Sobre un saliente de metal, asomada al valle, otra masa de hierros parecía... ¿una locomotora diésel?

—Eso es un cartel gigante que se puso cuando se inauguró el tren.

—Pero yo veo cinco vagones y una máquina colgados de la montaña.

—Sí, cinco vagones y una máquina, ¿qué te parece?

La vía pasaba justo sobre el «cartel», un tren amontonado como si fuera de juguete y aquel sitio el cajón de un niño, y a los pies de un enorme panel con letras metálicas, como de un metro cada una, que rezaba:

> «F. C. Chihuahua al Pacífico / fue puesto en servicio por el *C. Adolfo López Mateos* (p)residente d(e) la República en *conmemoración del cincuentenario* de la Revolución mexicana».

Si la brevedad suele ser buena, al escribir a este tamaño todavía lo sería más. Y aún faltaba leer el coste de la obra, y el nombre de la Secretaría de Obras Públicas, que firmaba aquella gran factura. La escultura, dijeron los policías, la instalaron bajando los vagones con grúas desde el tercer nivel de vía. Por lo menos no era una zona sísmica, pero no supe cómo calificar aquello. Seguramente alguien había arriesgado y dedicado su vida a este gran ferrocarril, y era como si, pletórico, no hubiera podido parar tras completarla.

Volví a hundirme en el asiento hasta perder noción de todo. En el habla diaria mexicana, llena de poesía, a las siestas cortas se las llama

pestañitas. Y si para dormir no hay momento malo, tampoco hay nada como sucumbir mecido entre las curvas y el suave traqueteo, leer un rato luego y dejar suelto el pensamiento hasta que la vista termina por desenfocar el paso de los pinos.

Las alturas

Al abrir los ojos encontré que el terreno era más llano. Lleno de coníferas y alfombrado de pinaza, aquello se había convertido en una miniatura idílica. En los claros del bosque, que de por sí era ralo, aparecían pequeños sembradíos de maíz. Se veían viviendas sencillas con sus milpas —huertos— entre lomas salpicadas de pequeños pinos y, sobre ellas, el cielo más vasto que nunca. ¿No había más montaña que subir? ¿Tanto habíamos ascendido? El tren circulaba ahora más suelto. La temperatura había bajado varios grados y por las puertas del vagón, que iban abiertas, entraba un frescor nuevo. Estábamos en torno a dos mil metros.

Las casas modestas comenzaron a formar grupos, siempre espaciadas, con terreno alrededor, y eso dejaba entrever el funcionamiento de su pequeña economía. El tren pasaba entre algunas de ellas y se deslizó frente a una *suv* vieja, sin ruedas, calzada con maderos. Su techo retenía el calor del sol y era un buen secadero para decenas de elotes, mazorcas de maíz.

Los cálculos dicen que en la sierra viven en torno a 120 000 tarahumaras o rarámuris, que son parte de los 13,7 millones de nativos del país, pero aquí también viven tepehuanos, pimas y guarojíos. Desde finales del siglo XVI y hasta su expulsión en 1767, los jesuitas trataron de ganarse a los rarámuris. Aprendieron su lengua y trataron de protegerlos, pero no todos se dejaron. Uno de ellos, Joseph Neumann, dejó escrito: «El gobernador regresó a Papigochi y aseguró a los padres que todas sus tentativas habían sido en vano, pues los indios no se habían dejado convencer y se negaban a dejar los montes». «Que los prófugos estaban decididos a no volver nunca a sus pueblos y no lo obedecerían a él ni a nadie más.» Otros jesuitas murieron asesinados. A los prófugos aún los llaman hoy «gentiles».

Neumann anotó que entonces los rarámuris se mudaban unas cuatro veces al año. Dos siglos después, Juan Luis Sariego convivió con ellos. También fue jesuita, asturiano de nacimiento, y miembro del Instituto Nacional de Antropología e Historia mexicano (INAH). «Optan por sembrar distintos tipos de plantas y semillas, según gradientes de altitud y niveles de erosión, y nunca dejan de recurrir a la caza, la pesca y la recolección de raíces y plantas silvestres», explicaba en una ponencia en 2003. Su pensamiento, decía Sariego, no

persigue la acumulación, acepta un modo de vida austero y, para no depender de las sequías, siempre busca diversificar. Y añadió: «Prefieren el estiércol de sus cabras por encima de los agroquímicos para fertilizar sus tierras y conciben el bosque como un espacio sagrado integral». Gran parte de la carga que compartía línea con los viajeros del Chepe eran precisamente agroquímicos.

Las primeras mujeres rarámuris aparecieron entre las vías con sus vestidos de pliegues y su pañuelo en la cabeza, todo ello de colores vivos, vendiendo cestería artesanal y algunas manzanas al pie de los vagones cuando el tren se detenía. También los niños buscaban hacer unos pesos por su cuenta, pero eso era imposible si los pasajeros no bajaban, porque las ventanas iban selladas con cristales dobles y algunos viajeros, incluso, tenían bajadas las cortinas. Los niños no insistían, hacían equilibrio sobre los rieles y esperaban a que los viajeros sintieran apetito. Aunque vestían casi siempre camisa y pantalón, calzaban, como sus madres, sandalias artesanas atadas al tobillo, que quedaba al aire.

Los pies son la parte más famosa de la anatomía tarahumara. Se dice que, debido a su milenaria tradición de corredores y cazadores, la planta de sus pies tiene mayor grosor de lo habitual. Su condición física y la adaptación a las condiciones del entorno les dan ventaja en carreras de resistencia. En 2009, un libro del periodista Don McDougall, *Nacidos para correr*, multiplicó su fama. En el portal Competitor.com leo que el libro sacudió el mundo del *running*, precipitó la moda del calzado ligero, replanteó la idea de eficiencia en carrera y, en Estados Unidos, contribuyó a triplicar el número de ultramaratones. En parte, lo consiguió al proyectar la figura de Micah True, un corredor de Colorado que se asimiló con los rarámuris y durante diez años organizó una maratón para recaudar fondos para ellos. A True lo apodaban «Caballo Blanco», y alcanzó el grado de leyenda cuando murió accidentado en mayo de 2012 mientras corría en Nuevo México. *The New York Times* contó en una crónica impresionante que no dieron con su cuerpo los policías del condado de Gila, sino corredores que salieron a buscarlo. El camino de Batopilas a Urique, en el fondo de las Barrancas del Cobre, se reabrió con los fondos de True y otras organizaciones[45].

Dos años atrás, en el número 99 de la revista de viaje *Travesías* había aparecido una inserción pagada en la que el Gobierno de Chihuahua anunciaba su Proyecto Turístico para 2010. Mientras prometía «una aventura plagada de belleza natural, místicos encuentros culturales y grandes proyectos», entre ellos el flamante teleférico, todo lo que decía de los lugareños —los portadores de esa

cultura, se entiende— era que «son muy amables» y que tenían «actitud de servicio». Se sentía euforia por los réditos futuros, y la explicación del «magno proyecto» era tan transparente en fondo y forma que el texto parecía saboteado por algún ambientalista: «¿Que si por qué es importante el aeropuerto? Porque es una obra de infraestructura [...] que servirá para atraer a los grandes monstruos de la iniciativa privada como son los hoteles, campos de golf, centros de convenciones y todo lo que se plantea va haber ahí [sic]».

El problema —uno de los problemas— de estos proyectos «magnos» y redentores suele ser que al turista se le dice qué tiene que ver en el paisaje y, por descarte, qué no. En algunas de las barrancas contiguas, datos oficiales de 2010 mostraban que el 90,6 por ciento de la población carecía de atención médica; al 78,9 por ciento le faltaba agua potable y alcantarillado al 96,6 por ciento; el 91,6 por ciento no tenía energía eléctrica; el 80,5 por ciento de las viviendas tenía suelo de tierra; más de la mitad de ellos no sabían leer ni escribir y el 24 por ciento era monolingüe de habla nativa. Es decir: pobreza extrema. Pero la sola mención o foto de un rarámuri, pulcro y elegante siempre, como me decía un activista, parecía dar al viaje turístico una especie de bendición, como si fuera, casi, una misión antropológica.

En 2008, cuando yo tampoco sabía nada de ellos, me había bajado en Creel para acercarme a las termas de Rekowata, la cascada de Basaseachic y la misión de San Ignacio. Busqué coincidir con unos amigos y recorrimos paisajes espléndidos en bici. Los rarámuris aparecían aquí y allá, atravesaban los caminos y la carretera por senderos que no veíamos, guiados, sin duda, por su saber del bosque y su sentido de la orientación. En Creel había también un pequeño museo etnográfico que agradecimos, mientras ellos, retraídos, escurridizos, invadidos, habitaban otra realidad que se nos escapaba. Los activistas recalcan que entenderlos, ante todo, es complejo. Ahora, sequía y heladas empeoraban todo. A inicios de 2012, el país se había visto sacudido por un bulo que decía que cincuenta de ellos se habían suicidado por haber perdido la cosecha. Las autoridades enviaron rápidamente cajas de arroz, cereales, atún o lácteos, productos, leo, que ellos no suelen consumir.

Aquello recordaba al precedente de 1928. Para las olimpiadas de Ámsterdam, el Comité Olímpico Mexicano decidió inscribir en maratón a dos rarámuris. La delegación casi daba por seguras las medallas, pero una vez allí les obligaron a correr con el calzado reglamentario. Quedaron en 32o y 35o puesto, y al cruzar la meta no querían parar. Para ellos, que cazaban venados por agotamiento, no tenía sentido ir tan rápido, ni correr solo cuarenta y dos kilómetros.

Sariego, el jesuita, concluyó que los programas fracasaban por incomprensión hacia sus formas de organización y su propia concepción del bienestar. A diferencia de los pueblos mesoamericanos, ellos no crearon ciudades, demarcaron su territorio ni buscaron progresar mediante la agricultura, pero al rarámuri, si quería ayuda, se le pedía organizarse. En un librito titulado *El pueblo rarámuri*, la antropóloga Margot Heras Quezada escribió que los rarámuris se veían los domingos en la iglesia. Rezaban a Dios, y junto a Él, a Eyerúame, la Madre Luna, y a Onorúame, el Padre Sol. Y allá, frente a una casa comunitaria, aprovechan para hacer pactos, elegir a sus líderes o juzgar delitos. Y para compartir tesgüino, un licor de maíz al que le piden fuerza para trabajar, aunque también los puede volver violentos[46]. Pero el núcleo central de su organización eran el individuo y la estructura familiar doméstica. Sariego escribió que los pueblos son «una red diseminada de pequeños asentamientos autónomos tan dispersos como los recursos del agua y de la tierra», y su respeto al individuo era tal que no usan apellidos, apenas una referencia de lugar. Por último, la propiedad también era individual, y el trabajo común, «formas de reciprocidad entre individuos»[47].

Últimamente, el hábitat rarámuri se había mercantilizado. El bosque se mapeaba, se dividía, se talaba, y también se promocionaba. Al bosque llegaba la delincuencia organizada, y no menos el *marketing*, y por todo ello los rarámuris tenían más difícil vivir del bosque. En 1995 entró en vigor el Plan Barrancas del Cobre, y hoy, según la Secretaría de Economía, el 80 por ciento de los ingresos los obtienen de vender artesanía, pero su dieta sigue basándose en el cultivo del maíz, cada vez más escaso por la falta de lluvias. Sariego notó que los programas de asistencia solían ser agrícolas, madereros o turísticos, contrarios a sus hábitos de diversificación, mientras los aserraderos, la minería o los narcocultivos limitaban su andar libre. Al invertir en la sierra no se les consultaba, o bien se los llamaba a la hora de firmar. Cuando no estaban conformes, los rarámuris solían reaccionar con resistencia pasiva. Miraban al suelo, callaban y se iban. La desconfianza era secular. Por eso los ancianos recomiendan no mirar a la cara al mestizo, no hablarle al *chabochi*.

Esa reclusión y celo en torno a lo ancestral también atrajo a algunos extranjeros. La identidad rarámuri con la naturaleza llevó a Antonin Artaud a vivir entre ellos una temporada en 1936. Le pareció que estaban hechos de la misma materia que la naturaleza y buscó entre ellos la experiencia de cuerpo y alma que la cultura europea había separado. Tras romper con los surrealistas, Artaud huyó de lo conceptual y se encontró entre los ritos de los rarámuris. El

antropólogo poblano Julio Glockner escribió que Artaud era consciente de la inferioridad con que se les veía, y terminó un ensayo sobre él así: «Las verdaderas tradiciones no progresan, ya que representan el punto avanzado de toda verdad posible».

En cierto momento, la vía se desdobló frente a lo que parecía uno de varios aserraderos y hubo que dar paso al tren que iba en sentido opuesto. Llevaba tres vagones «primera express», sin segunda clase, y me pregunté cuánta gente iría a bordo. También me parecía curioso que el mundo ferroviario siguiera teniendo tantos trenes expresos. Según el diccionario, un expreso es un «tren de viajeros que circula de noche y se detiene solamente en las estaciones principales del trayecto». En la mayoría de los casos, la palabra ha perdido su significado y queda como mero reclamo de otros tiempos.

En las vías auxiliares de las estaciones se veían también numerosos cabuses amarillos, nuestros vagones de cola de madera, del inglés *caboose*. Eran otro vestigio menos calculado de los tiempos, los coches donde los operarios de vía aún guardaban su ajuar o pernoctaban. Richard D. Fisher, un entusiasta de este tren y de la sierra, cuenta sobre algunos de ellos en su libro *Copper Canyon* que, igual que los Willy's, los *jeeps* característicos del desierto potosino, son reliquias de la Segunda Guerra Mundial. Pero ahora, el tren aminoraba, la tierra se abrió majestuosamente y el Chepe se detuvo en medio de una curva, casi encima del vacío.

El tren paraba quince minutos en Divisadero para que todo el mundo pudiera acercarse a aquel andén colgante. El cartel que anunciaba la parada sobresalía entre cabañas de madera, tejados de lámina y algunas cocinas abiertas en las que se mezclaban artesanía y *souvenirs*. Las señoras gritaban «pásele» o «qué quería». Pero en 2012 el turismo de final de octubre no tenía nada de la locura navideña de 2008. El asedio cesó pronto y me acerqué el abismo para estirar las piernas y la vista. El suelo se acababa ahí. El paisaje quedaba esculpido hacia abajo, un valle de valles unidos por una grieta incalculable bajo la meseta circundante, que aquí, allá y enfrente mantenía una cota parecida. Sinforosa, Batopilas, Urique y Chínipas, las cuatro barrancas, formaban un laberinto que estremece. La del Cobre, con 1300 metros, era la menos profunda. Allá abajo tuve que imaginar arroyos, cabañas de madera, restos de una pequeña mina abandonada y rarámuris andarines.

Años después, en pleno vuelo entre Mexicali y Ciudad de México, me desperté y al mirar por la ventana me quedé pegado media hora. Me costaba creer que aquella masa verde y de apariencia inhóspita pudiera durar tanto, pero dada la ruta del vuelo no podía ser otro

lugar que la Sierra de Chihuahua. Sentí la pesadumbre de lo inabordable y alivio al mismo tiempo. Me pareció que aquello era de tal calibre que ni la humanidad más destructiva podría hincarle el diente en siglos. Y en medio de millones de hectáreas, la vía era apenas un hilo que ni se veía desde allá. Los municipios más remotos, como Guadalupe y Calvo, quedaban a quinientos kilómetros de la capital de su propio estado, a unas catorce o diecisiete horas en *pickup*. Por esos caminos, a veces, no todos los días, llegaban maestros. Las brigadas de salud podían tardar seis meses. Pero pasadas las cinco de la tarde ya nadie los recorría. El Estado no llegaba, pero el narco sí. En estos días, estados como Colorado o California iniciaban la legalización progresiva del cannabis y el narco se pasaba a la amapola, que aún requería de manos que la cultivaran sin derechos. En Chihuahua, las cifras de la violencia superaban las de Sinaloa y en 2012, según el Observatorio Ciudadano, el ratio de asesinatos en Chihuahua capital (30 por cada cien mil) o Ciudad Juárez (28) estaba lejísimos del de Guadalupe y Calvo (164), al fondo de las Barrancas. Este cóctel de pobreza había causado un éxodo rarámuri a rancherías y, en torno a un 20 por ciento de ellos, a Ciudad Cuauhtémoc o a Chihuahua. Allí, en las calles, lo que los rarámuris piden es *kórima*, un derecho y una obligación que atribuyen a cada persona de asistir y recibir ayuda. Allí, fuera del bosque, ya nadie podía negar la evidencia.

En 2003, Sariego terminaba su ponencia así: «Abogo por la urgente necesidad de superar lo que me parece ser un viejo vicio de la política indigenista nacional: el de suponer que todos los indios son iguales, quizá porque de todos ellos se postula que, antes que nada, son mexicanos». Un interlocutor rarámuri se quejaba en un reportaje en la revista *Proceso*: «Queremos fuentes de trabajo, luz, calles y escuelas, como las que tiene el *chabochi,* que nos digan cómo hacerlas —decía—. Mentira que queramos seguir viviendo en cuevas y desnudos»[48]. El reportaje, de archivo, se publicó en 1981.

Cerca del mirador, a mi izquierda, colgaban ya los cables del teleférico anunciado. Más allá, pequeños hoteles se encimaban al filo del abismo peleándose las vistas. Me pareció que solo una ley laxa o vilmente ignorada podía haber concedido derechos para construir ahí. El término se llamaba Mogótavo y sus pobladores habían tratado de conformar un ejido, pero la autoridad dictaminó que el asentamiento, que aparece ya en el censo de 1930[49], no existía. En 1984, la propietaria del hotel Divisadero y exsecretaria estatal de Turismo, Yvonne Sandoval, se había hecho con 1200 hectáreas. Aquello fue denunciado por activistas y por un investigador del INAH[50], pero años

después vendió parte al grupo que conformaría el Fideicomiso Barrancas del Cobre. Los pobladores denunciaron a los hoteles por vertidos de aguas negras, y a finales de 2015, la Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas aún iba a paralizar un sistema de agua para los rarámuris. Así era como los nativos iban perdiendo sus pastos y el acceso al agua. Desde las ventanas del hotel Divisadero, favorito de expresidentes, las vistas debían de ser inabarcables. Entre todo aquel espacio, el hotel quería aquel pedazo. Su web hablaba de un hotel especializado en «buscar armonía con la naturaleza del lugar», que organizaba colectas para los rarámuris y, además, vendía «artesanías con alma»[51].

Tras la parada larga, el tren partía. Junto al olor del frío —el frío huele—, el aroma del ocote, el pino de la sierra, llegaba desde las cocinas y en la puerta del vagón se mezcló con el humo acre de la locomotora diésel.

Ganarse el pan

Un hombre recorrió el pasillo tomando fotos a cara perro. Decía «una foto» y, sin esperar respuesta, te tiraba un *flashazo* a medio metro. Al principio lo tomé por personal del tren siguiendo algún protocolo de seguridad, como sucede en los autobuses mexicanos, pero luego reparé en su camiseta sin insignias, en su calva sin gorra de empleado. Cuando pregunté para qué era, murmuró algo como «ya verás». Me pareció intrusivo. Luego pensé que algunas de las muchas fotos que yo he hecho también podrían haber enojado a alguien, y decidí callarme y esperar.

A los veinte minutos, el hombre regresó con una bolsa y empezó a repartir lo que llevaba dentro. Sacaba algo, lo miraba un momento y lo dejaba en las rodillas de cada pasajero como quien pide en el metro a través de un papelito.

No pude esquivar aquello. Recogí un llaverito rojo y blanco donde estaba escrito: «Recuerdo de mi viaje en Chepe». Y entonces le di la vuelta y encontré mi cara de susto impresa a todo color.

—Veinte pesitos y se lo lleva, un recuerdo especial.

No me gustó su truco. Ahora nos haría sentir culpa porque él le había puesto ganas. Aquello, más que usarlo, sumaría al montón de chatarra de mi próxima mudanza, así que respondí:

—No, mejor no. Voy a pensarlo y, si lo quiero, ya lo busco a usted.

Recogió el llavero sin mirarme, con una mueca de fastidio, y se volvió hacia otra pasajera. De todas formas, pensé, siempre podría quitarle mi cara y encajarle otra.

—Quédeselo, señorita. Veinte pesitos, ¿le gusta?

—Pero oiga, es que esta no soy yo...

Un hombre arrastró un carrito con refrescos y *snacks* y después pasó otro empleado que barría. La última vez que había visto barrer en pleno viaje había sido en China. Una montaña inmunda incluía toda la apatía de las malas costumbres: bolsas de plástico, pañuelos usados, restos de comida... Aquí no se juntaba tanto, pero al cabo del vagón sí saldría un montoncillo. Deseé que no solo fuera una finta y todo acabase en la barranca. No sería la primera vez que veía hacerlo al personal del tren.

Comenzaba a atardecer. Habíamos cambiado de vertiente y el tren descendía hacia Chihuahua por un valle amplio, junto a un río pedregoso que bajaba a nuestra par sin demasiada prisa. Y aunque aquello no era Capadocia, las rocas no dejaban de modelar un paisaje que lo ponía a uno de buen humor. Cuando el tren regresaba a los pinares, se veían nuevamente senderos transitados. Cuando se abría el valle, surgían casitas esparcidas y plantaciones de maíz entre grandes rocas redondeadas. Los lugareños caminaban o se desplazaban a caballo y saludaban al pasar. Si uno no veía más allá, si uno acataba el viaje tal como venía y miraba desde el tren, entonces allí todo era hermoso.

Pero el siguiente pueblo era San Juanito, y allí, 10 000 habitantes y a 2400 metros, vivir también era difícil. Las noticias que nombraban San Juanito en la prensa regional se dividían en tres temas: nevadas, talamontes y sicarios. La temperatura mínima registrada en un lugar poblado mexicano, -27ºC, se había tomado en San Juanito, y su mínima promedio en enero era de -7ºC. Allí se había incautado el enésimo tráiler con madera ilegal, y la ilegal suponía el 70 por ciento de la vendida en el país. Y luego: «Los pistoleros se paseaban por las calles del centro de la ciudad amedrentando a todos, ingiriendo bebidas embriagantes y haciendo mofa de los policías, quienes tuvieron que esconderse hasta que llegaron refuerzos de la policía estatal y del Ejército»; «El jardín de niños de San Juanito suspendió clases y en la escuela primaria salieron temprano»; «No se dejó ver ni un solo policía ni un *cipol* o un soldado, solo un agente vial que echaba gasolina, contrario a varias camionetas de lujo con vidrios polarizados y sin placas, y con cinco o seis tripulantes cada una». Eran extractos del 3 de agosto de 2010, el 15 de marzo de 2010 y el 22 de octubre de 2011. Esos días, gente vestida de negro y llegada en camionetas había tomado San Juanito.

Después de horas entre aldeas y pinares, el tren comenzó a perder altura en la penumbra. Con un gran foco delante, tomaba raudo las

curvas rumbo al pueblo de La Junta, donde dejaría atrás la sierra y saldría al llano agrícola, a extensos campos de avena y manzanos cubiertos por redes para el hielo.

Fuera ya no se veía nada y regresé al vagón cafetería. El mesero seguía allí, pero ya no estaba solo. Detrás de una mesa alta, con todo su arsenal desplegado, estaba en pie el hombre de los llaveritos. Con una pinza que terminaba en un aro plano, obtenía redondeles como hostias y formaba un montoncito de ellos. Allí estarían, como cromos, todos los pasajeros del tren.

Bajo nuestros pies, y cuesta abajo, las ruedas y los rieles mandaban un sonido atronador, periódico y frenético. El vagón metálico, sin apenas mobiliario, era una caja de resonancia y tapaba el instante en que ese hombre y su troquel recortaban cada oblea. El kit acababa en una bolsa de supermercado con algún tipo de pequeña impresora que no vi, y a su lado había un libro de tapa dura y roja, quizá parte de una vieja colección de clásicos. Costaba echarse a hablar debido al ruido. Pero las palabras se iban condensando con el ritmo de la marcha y la charla decantó.

—Así que fabrica aquí mismo los llaveros.

—Así es.

—¿Y siempre trabaja en el tren?

—Sí, treinta y ocho años tengo acá. Antes también hacía *quinceaños*, pero ahora hago solo el tren.

Aquel hombre era un viejo lobo de esta línea. Fue el primero que me dijo que el ferrocarril había surgido para seguir hasta Presidio, en la frontera de Texas, y llevar la carga que venía en barco desde Asia. Le pedí permiso para anotar alguno de esos datos. Y también le dije que iba a comprarle mi llavero.

—Pero no vayas a escribir mi nombre —dijo a cambio—. El problema es que este tren lo hizo un ingeniero, no un ferroviario. La vía está muy estropeada. Antes había quince trenes. Ahora, uno al día, y a veces, ni eso.

—Pero el Chepe sigue dando servicio a los pueblos de la sierra. ¿Tienen descuento allí?

—El Gobierno paga subsidio para comunicar las rancherías. Un setenta y cinco por ciento, creo.

—Y usted, ¿paga siempre su boleto?

—Cuando fueron a dar los subsidios, yo me fui para la sierra.

La Junta, el primer pueblo del llano, se llamaba así porque de allí había salido otro ramal con destino a Ciudad Juárez, del mismo modo que en la red de Estados Unidos se repiten las estaciones que acaban en Junction. Antes de convertirse en enlace ferroviario, el lugar se

había llamado El Carpio, y en 1965, al inaugurarse la línea, la habían rebautizado Estación Lic. Adolfo López Mateos. Por suerte, esa manía de adular a políticos y militares al dar sus nombres personales a lugares que por definición son colectivos no siempre prospera. Para los vecinos, su pueblo ya siempre sería La Junta. El ramal a Juárez había cerrado en 1998, incluso la economía del pueblo se resintió, pero en 2003, ya sin ramal, el nombre de La Junta volvió al mapa.

—Este es un pueblo cien por cien revolucionario —anunció el señor de los llaveros—. Aquí anduvo Villa haciendo su revolución.

En estas tierras se había desarrollado la famosa Operación Punitiva en la que el oficial John Pershing logró herir a Pancho Villa. Pero el ramal en cuestión, conviene decirlo, también pasaba por el pueblo de Madera. Y muy cerca de allí está Cuarenta Casas, un conjunto de viviendas rupestres hechas con adobe por culturas cahítas. Se las encontró Álvar Núñez Cabeza de Vaca cerca de 1535 en una de las crónicas de viaje más alucinantes que he leído. Para sobrevivir, pero sin renunciar a buscar oro, cuatro náufragos de la expedición de Pánfilo de Narváez a La Florida caminaron durante seis años, medio desnudos, desde la costa de Texas hasta Sinaloa por tierras nunca vistas por los europeos. Las «cuarenta casas» las nombra el mismo Cabeza de Vaca en *Naufragios*.

El hombre, igual que yo, bajaba en Ciudad Cuauhtémoc. Había guardado todos los llaveros, y ahora era yo quien insistía en comprarle uno. Uno que no tuviera cara o, mejor aún, que llevara la suya. Volcó un saquito con las fotos desechadas y allá apareció la mía. La metió en un llavero, hizo clic y me la dio.

—Pero no digas mi profesión —dijo, y me sugirió que lo nombrase como «un pasajero». La que yo creí su profesión ya llevaba un rato descrita en mi libreta. Quise saber cuál era entonces y, ciertamente, no respondió vendedor de llaveritos.

Cuauhtémoc y los campos menonitas

En una esquina de Ciudad Cuauhtémoc, ya a las nueve de la noche, algunas señoritas sonreían y se hacían de rogar a algunos hombres. Entre los dos hoteles baratos de la ciudad, a una hora de Chihuahua, uno quedaba al lado de un tugurio oscuro y con música ensordecedora de nombre Latino. Del otro, una joven me contó que se decían cosas feas, pero que era un lugar tranquilo, con los cuartos a lo largo de pasillos exteriores en forma de «U», y lo atendía un matrimonio amable. La cerradura de la puerta estaba rota, en el baño había marcas de un espejo y un tablón hacía de vidrio en la ventana. Pero las sábanas estaban limpias, había agua caliente y siete horas después

me levanté genial.

Por la mañana, el sol pegaba fuerte y sin embargo, el señor Domínguez, jefe de paquetería de la estación de Cuauhtémoc, no veía despejado el futuro de la línea. Era hijo y nieto de ferroviarios y llevaba cuarenta y nueve años en el tren. Había sido jefe de estación, precisamente en Témoris cuando se hizo la escultura alucinante. Dijo que, para celebrar los veinticinco años del tren, aquellos vagones y la máquina habían formado ¡un mapa de Chihuahua! Pero ahora, ni siquiera Cuauhtémoc tenía jefe de estación. El jefe de paquetería acababa de dar la salida al tren de hoy, dos vagones solitarios de primera de camino hacia la sierra.

De la pared de su despacho colgaban dos pósteres, uno actual del Chepe y otro, un cartel con colores que alguna vez fueron estridentes y una tipografía de Indiana Jones que decía: *One of the most scenic trains in the World*. Debajo, lo protagonizaba una ilustración del Chepe, y en dos recuadros había una foto de las barrancas y otra con dos gringos en una playa cerca de Los Mochis. Traté de pronunciar Los Mochis en inglés.

—A los americanos ya no les dejan venir al tren por la violencia —dijo el señor Domínguez. Le gustaba su trabajo, pero había visto mejores tiempos—. Viene algún que otro expatriado, sobre todo europeos, y gente del D. F.

En 2011, según el diario *El Economista*, el tren había perdido un 40 por ciento de viajeros estadounidenses[52]. La gerente de Turismo de Ferromex se excusaba en la crisis mundial y en el brote de influenza, pero asumía que se había invertido el reparto de nacionales y foráneos, antes un 30-70. Una hotelera contaba a *America's Quarterly* que, cuando Estados Unidos empezó a emitir alertas a sus connacionales, sus viajeros cayeron hasta el 10 por ciento y solo habían vuelto hasta el 25 por ciento. Aunque el tren no había sido atacado, no era ajeno a las olas sucesivas de violencia[53].

En el tiempo en que se inauguró esta línea, el transporte por carretera ya estaba causando el cierre de vías en otros países y jubilando a muchos ferroviarios. No era una línea prioritaria, y sin embargo, aquí, la orografía había retrasado la historia más de medio siglo. Una enrevesada carretera atravesaba la sierra por Cuiteco, un pueblo alejado por el norte, y al sur, aún estaba en proyecto la autopista que uniría Chihuahua y Sinaloa y que evitaría un monumental rodeo. Pero el ferrocarril ya lo notaba.

—De La Junta hacia allá, la vía está muy desigual. Ahora, los trenes con fertilizante los mandan por Guadalajara y de ahí suben hasta Sinaloa. Por allá está parejo. Y ya de vuelta, ahí sí, las tolvas

vacías las meten por aquí. Por lo menos, mientras no conecten la carretera de Chihuahua a Sinaloa habrá tren.

En la estación de Cuauhtémoc, dos árboles frondosos regalaban amplias sombras y, debajo, un cartel moderno rescataba una historia vieja. En 1921, cuando aquello se llamaba San Antonio de los Arenales y la vía aún no alcanzaba la sierra, habían llegado, patrocinados por el Gobierno del presidente Gustavo Madero, seis trenes desde Canadá. En ellos, 7000 hombres y mujeres se desplazaron desde los campos de Manitoba con sus enseres, su ganado, sus casas desmontadas y quién sabe si también su templo. Al llegar, se instalaron en los llanos vecinos de Cuauhtémoc, donde trabajarían sus tierras y no pagarían impuestos los primeros años. Los hombres vestían petos y sombrero. Ellas, vestidos floridos y pañuelo en la cabeza. Se apellidaban Tissen, Friesen, Peters.

No recuerdo cómo conocí a Abraham Peters, aunque seguramente pregunté hasta que alguien me contactó con él. Durante unas horas recorrimos los campos menonitas en su camioneta —ahora sí aceptaban usarlas— y me relató la historia de la comunidad. Al cabo de noventa años vivían allí 50 000 de ellos, llamados evangélicos de la tercera vía porque en el siglo XVI, en la reforma protestante, tampoco se habían alineado con Lutero. Menno Simons, un sacerdote frisio que hoy sería holandés, se unió a los anabaptistas pacifistas, y entonces, al calor de la Biblia y su propuesta, comenzó un éxodo que fue reuniendo seguidores por las actuales Holanda, Alemania y Polonia. Acabaron asentándose en Ucrania y Rusia, siglos después migraron a Canadá y de allá a países tan dispares como México, Belice, Ecuador o Paraguay. A su idioma, un alemán arcaico, le incorporaron palabras en cada sitio que vivían, tal como pasa con el caló gitano. Hoy, los menonitas de Chihuahua son una comunidad próspera y su espina dorsal es una larguísima recta de cuatro carriles que sale de Cuauhtémoc hacia el norte. En los campos aledaños se dedican esencialmente a la avena y a la producción de lácteos, y los más modernos, a la venta de maquinaria agrícola.

En las fotos que tomé hay un horizonte siempre arado y casas y graneros al estilo Medio Oeste; incluso el cielo parece listo para uno de esos temidos tornados. O la iglesia de Neu Stadt, de madera blanca, un grueso cantoral en lengua bajoalemana o un retrato enmarcado de Menno Simons junto a la foto del apeadero canadiense de Hasket, de donde parece que partieron. Peters me llevó a una de sus famosas queserías y a un pequeño museo de sitio donde el eje cronológico lo formaba una sucesión de modelos de tractores. Hoy día, los menonitas sufrían por falta de agua de riego, por roces con los barzonistas —un

grupo regional de agricultores—, y, sobre todo, por las extorsiones y la violencia de la zona. Pero el sentir de la comunidad tampoco era uniforme y, desde luego, no podía escribirse con unas horas de visita. Supe que el Gobierno de la república rusa de Tartaristán les había hecho una oferta de tierras. Ellos habían mandado emisarios y era posible que emprendiesen otro éxodo transoceánico, quién sabe si frente al cartel de la estación.

En Cuauhtémoc, mientras los menonitas caminaban por géneros o en familia y entraban a un bar a desayunar o a comprar en un negocio, las mujeres rarámuris vendían dulces o pedían en las calles y los hombres caminaban solos. Junto a las vías, uno de ellos miraba al infinito. Podía tener mi edad. Le pregunté si esperaba el tren y respondió que quizá pasara al día siguiente. Su castellano era aprendido. Dijo —respondió— que venía de la sierra en busca de trabajo; que en la manzana, en los campos de mestizos, pero que ahora venía el tiempo del maíz en los campos menonitas. Por los menonitas, rarámuris y mestizos, Cuauhtémoc se decía la ciudad de las tres culturas. Pero, como bien dijo el señor Domínguez, tampoco faltaban los migrantes, muchos de ellos deportados que viajaban hacia el sur.

Hice los ciento dos kilómetros que faltaban a Chihuahua en autobús, en menos horas y por menos de la mitad que un billete de segunda en el Chepe. No tenía sentido esperar el único tren del miércoles, que solo era «primera express». En Chihuahua, Regina, una amiga local, me llevó a la estación del Chepe para ver cómo hubiera sido terminar allí mi viaje. A diferencia de la estación principal, donde las cocheras eran ahora parte de un museo de arte moderno, la del Chepe estaba custodiada con celo. Los guardas fueron inflexibles, pero nos dieron un nombre y un teléfono, y al día siguiente, en los andenes, una empleada amable nos mostró furgones viejos, los reemplazos del Chepe y un antiguo vagón presidencial. Había todo para hacer otro museo, pero ella no sabía mucho de los trenes. Contó que un día al año se hacían puertas abiertas, que una vez habían traído al conductor de la locomotora que estaba expuesta frente a las oficinas, y se preocupó de llenarnos una bolsa con folletos y libros de la zona.

Acabar el viaje lleno de folletos turísticos me pareció una inercia de los tiempos. Con todo eso entre manos, me preguntaba, al fin, cómo influía la lógica del poder en el turismo, en esa ansiedad por alterarlo todo, ampliar la oferta y contarlo con colorines, si es que la derrama económica, siempre tan cacareada, terminaba una y otra vez en pocas manos. Esa lógica, ¿era esencialmente egoísta, por carecer de vocación de servicio los servidores públicos? ¿Era más bien torpe y

ciega, alejada de las necesidades de una población cuyo bienestar repercutiría en la sociedad entera? ¿O respondía a carencias personales de personas urgidas de reconocimiento, capaces de destacar a costa de quien fuera? Según una entrevista a la nieta de Efraín Sandoval[54], el hotel Divisadero había sido el sueño personal de «un hombre visionario», y no, como me pareció, un pisoteo de derechos.

Liz, otra buena amiga de Chihuahua cercana a esos círculos, sospechaba que respondía a una especie de presión de clase. Por esos días, algunos diputados locales habían dicho que, con aquel clima de violencia, promover el turismo en la sierra era algo ilógico, y Regina me contó que la ciudad empezaba a enfocarse hacia el turismo de congresos.

El Chihuahua-Pacífico moría en realidad más lejos, a otros doscientos kilómetros de vía abandonada, en la frontera de Ojinaga. En Google Maps se ve cómo los rieles se dirigen a Estados Unidos, a una pasarela cuya mitad norte, ya en Presidio, Texas, no existe. Ferromex y South Orient se habían intercambiado vagones hasta 2006, pero a los dos años, un incendio provocado había dejado en pie solo el lado mexicano del puente. De momento, el sueño de Albert K. Owen terminaba allí mismo, en lo alto de una rampa, colgando sobre el río Bravo.

◆?País: INDIA
◆ Línea férrea: GWALIOR-SHEOPUR KALAN
◆Tramo recorrido en tren: GWALIOR-SHEOPUR KALAN
◆ Otros lugares: Sabalgarh, Agra

ESTO NO ES DARJEELING

16

LA INDIA DESDE EL TECHO DE UN TREN

Una anchura de dos pies, la que había entre los endebles y viejos rieles que iban de Gwalior a Sheopur Kalan —centro-norte de la India, estado de Madhya Pradesh—, era solo un centímetro más de lo que promedia una *baguette* de pan: sesenta y uno. En Sheopur Kalan, un operario diría esa tarde que se trataba de «un ramal histórico», que si aún existía era por su valor patrimonial, y podía ser. En estas líneas centenarias, los vagones, la locomotora y la velocidad van en proporción a las vías, y los viajeros y la administración los llaman «trenes de juguete» *(toy trains)*. Pero a tenor de lo visto, y respecto a un tren convencional, no parecía que esa reducción afectase al número de pasajeros. Desde Gwalior había 199 kilómetros de línea, muy poca distancia para once horas de viaje, y esa misma mañana, sus asientos se habían llenado una hora antes de partir, antes incluso del amanecer. En ese tren no había cupos para turistas, como en otros de la India, y menos aún se veían turistas. Muchos vecinos tampoco habían logrado un asiento, aunque el problema mayor no era la falta de asiento, sino quedarse en tierra. Por eso el orgullo del operario de Sheopur Kalan era un orgullo a medias.

En Gwalior, a las 5:30 de la mañana, el 52.171 no era ni siquiera un tren. Junto a las cocheras, tras un muro viejo y bajo una luna que la víspera había sido llena, esperaban en vías paralelas, sin locomotora y con anuncios pintados en hindi y en inglés, tres filas de cinco o seis vagones minúsculos, frágiles y angulosos como cajas de cerillas. Aquello parecía más un parque en el que alguien fuera a descorrer una cadena y al que los niños llegarían a hacer viajes en círculos. Aún sin máquina a la vista, un goteo de sombras caminaba en plena noche y desaparecía entre vagones. Por alguna razón, todos sabían cuál de las tres ristras iba a ser remolcada hasta el andén y después se empezaría a zarandear sobre la vía a través del secarral, rumbo a Sheopur Kalan. En una sola de esas filas, detrás de los barrotes soldados de las ventanillas brillaban ojos blancos, y el silencio era tan severo que no era fácil ubicar aquella escena en la ruidosa India. En los vagones nadie hablaba, y sin embargo, estaban a rebosar.

Al alba, desde la copa de un árbol gigante, una nube de estorninos acompañó la salida del tren desde el andén. El tren salió en reversa y, como vería luego, iba a cargo de una vieja diésel que estaba destartalada. Ya desde las cocheras, era tal el lleno que en la estación

solo habían subido un par de *shadus* —santones— envueltos en sábanas blancas y azafrán, macuto y vara en mano, tras lograr hacerse un sitio. Por supuesto iban en pie, y parecían remolcados, como el tren entero, por una mula de carga. Los primeros rayos iluminaron los muros del castillo del maharajá de Gwalior, alzado en una colina muy por encima de las casas bajas, y a sus pies, el 52.171 lo rodeaba esquivando motoristas, *rickshaws*, coches y vacas. Una mujer flaca había intercedido para que su madre, una anciana con mal genio, me hiciera un pequeño sitio en su banca. Y ahora, la anciana sonreía, pero aun sentado, mantener el torso erguido me era algo imposible. Enseguida dolía el tronco por las tablas duras, dolía el cuello por brazos ajenos que buscaban un apoyo en la pared y también las piernas, constreñidas por los bultos de otros pasajeros sin asiento. Del pasillo colgaban láminas de aglomerado que habían perdido sus tornillos y tras ellas asomaba el armazón del techo. Junto a mí, un niño se había dormido de pie, literalmente encajado entre otros cuerpos. E incluso por fuera, un hombre saltó hasta la ventana, se instaló frente a los barrotes haciendo pie en algún saliente y luego sonrió hacia dentro. Dentro no cabían baños, vendedores, revisor. Este *toy train* era como un metro muy lento y muy muy viejo en hora punta, pero en una hora punta que duraría once de ellas. Circular sobre sesenta y un centímetros de vía iba a implicar una buena dosis de equilibrio, físico y no menos mental.

Aquello de *toy train* solía oírse en la India cuando uno hablaba del delicado ferrocarril de Kalka a Shimla, en el Prehimalaya, adonde los británicos mudaban la capital en los meses de verano para evitar el sopor de Deli. O bien del tren de Darjeeling, ya cerca de Bután, al que alude —aunque totalmente ficcionado— *The Darjeeling Limited*, la película de Wes Anderson. En el siglo XIX, estas líneas de montaña habían supuesto logros de la ingeniería y varias de ellas, muy fotogénicas, seguían hoy activas, adecuadas al turismo y al amparo de la Unesco[55].

Allí, al remontar una montaña, podía pasar que un *toy train* dejase las nubes en el valle y, de súbito, el sol volviese a templar la escena a bordo, pero cuando uno surcaba el llano y además no había viento, la neblina india, a menudo una mezcla de humedad y restos de quemas de todo tipo, resultaba tenaz. Gwalior estaba solo noventa minutos al sur del icónico Taj Mahal, pero Sheopur aparecía ya en ninguna parte, en los límites con Rajastán, en el mismo plano semiárido en el que un mediodía de finales de febrero, cuando el sol finalmente se ha desplazado hasta lo alto, si uno se apoya, descuidado, sobre el techo de un tren, se cocina la mano. Este ramal aparecía entre los que el

ambicioso Proyecto Unigauge planeaba convertir a vía ancha ya en 2016. El Gobierno no había invertido en vía estrecha desde los años noventa y buscaba unificar los cuatro anchos nacionales para hacer su red más eficiente. Las vías métricas o de ancho inferior a un metro, que en 1951 eran el 53 por ciento de la red india, en 2011 suponían solo el 15 por ciento de un total de 65 000 kilómetros. Ratio de curvas, puentes y andenes se estaban adaptando progresivamente, también para los modernos trenes Talgo que Indian Railways había probado para agilizar las líneas principales. De hecho, a finales de 2015 la línea a Sheopur Kalan se había cerrado, pero, por alguna razón, un año después el 52.171 vivía un *déjàvu*.

Por su aspecto, tampoco parecía que los rieles hubieran sido cambiados nunca en más de un siglo de vida, y eso explicaba en parte que el tren alcanzara solo 35 kilómetros por hora de máxima y promediara 18. No era ningún error. Por eso el tren partía al alba y llegaba a menos de doscientos kilómetros con el sol ya metido. Según la web oficial del sistema, tardaba diez horas y cincuenta minutos, y para muchos campesinos poder conseguir una banca de madera justificaba un madrugón. Yo empezaba a pensar que no aguantaría todo el trayecto. Y entonces vi cómo otros apuraban al máximo y aún se inventaban su sitio.

Según le constaba a un periodista amigo afincado en Nueva Deli, aquellas fotos con trenes repletos y pasajeros en el techo eran de trenes indios viejos, o bien actuales, pero de Pakistán o Bangladesh. La prohibición de trepar al techo de los trenes se había hecho firme en 2010 para tratar de atenuar unos números desorbitados. Según medios, en 2008, solo en el área de Mumbai diecisiete personas morían diariamente atropelladas, caídas o electrocutadas en los trenes[56].

En esta zona, allá por 1885, Madhavrao Scindia, maharajá de Gwalior y cazador aficionado, solo había querido disfrutar de su vasto territorio. Lo poblaban indígenas de etnia sahariya, pero también tigres, cocodrilos y otras posibles presas. Este tren personal del maharajá se estrenó en 1904 y hoy dibuja un arco por el patio trasero del estado de Madhya Pradesh. En estos días, niños sahariyas siguen muriendo por desnutrición —el 55 por ciento la sufre, según una nota del *Times of India*—, también hay cólera en la zona y según *The Tribune*, el hospital de Sheopur Kalan, insuficiente, necesita ayuda del de Gwalior[57]. En 2009, un tataranieto del maharajá, que ya no gozaba el título pero sí era congresista, había querido revitalizar la zona tratando de incorporar la línea a la lista de la Unesco. Argumentó que se había tendido sin la ayuda de los ingleses, que constituía una joya

de su tiempo y que, además, tenía la vía más larga entre todas las del mundo de ancho inferior a un metro.

La silueta del 52.171 se proyectó con el primer sol sobre los campos terregosos. En lugar de rectángulos uno detrás de otro, los vagones formaban un teatro de sombras, una sucesión de bultos anárquicos que, prestando un poco de atención, resultó que se movían. A mí me pareció que hacía falta más valor para viajar contorsionado dentro de esas jaulas que para encaramarse sobre ellas. Pero las personas de mi entorno no pensaban igual. Consulté a algunas de ellas y trataron de convencerme de que no lo hiciera. Aunque no hablaran inglés, se ponían serios y hasta fingían enfadarse. Agradecí el tono paternal de algunos, pero no aguanté que, en un país sin reglas, pasajeros que tal vez solo recorrían un tramo del trayecto pretendieran que me tirase once horas allí dentro doblado mientras sobre nuestras cabezas viajaban infinidad de polizones. Un hombre me explicó cómo debía hacerlo, y en la estación de Kailaras, justo después de atravesar un puente de acero cerrado por arriba, salté por fin a tierra, convencido de hacer de aquel suplicio un viaje diferente.

Al segundo intento, un joven alcanzó mi mochila al vuelo y él mismo me dijo dónde tendría que apoyarme. Sin tiempo que perder, pero tratando de no pisar en falso, logré un par de impulsos en unos salientes y fui a dar arriba. Alcanzar el techo y que el tren echara a andar fue como asomarme al cielo, romper una suerte de tabú y comenzar el verdadero viaje.

Allí arriba, en el techo, el área poblada era tanta como dentro, pero bajo el cielo azul inmenso había un orden que abajo era impensable. Cruzados de piernas, sentados en hileras invisibles y sin apretujarse, personas de aspecto sosegado viajaban cuatro o cinco metros por encima del ruido y del polvo que eran parte de cada pequeño pueblo. Aquellos pasajeros parecían haber hecho un voto de silencio. Disfrutaban de que la brisa resbalase entre sus caras y perdían las miradas a lo lejos. Había espacio para todos, para dejar el equipaje y también para estirar las piernas. La falta de tendido eléctrico, la baja velocidad del tren y el techo mismo, favorablemente plano, reducían muchos riesgos. Usé un periódico que el viento no había echado a volar para evitar el polvo y separarme de la chapa ardiente. Un pañuelo anudado a la cabeza me cubrió del sol directo. Y agradecí un grito breve y solidario —y hasta algunas risas— cada vez que las ramas de un *babool*, la acacia cuyas ramitas se usan para limpiar dientes, eran demasiado largas y había que agacharse para librar su bofetada. También hubo otro aviso —*bridge!*— cuando el tren se acercó al puente majestuoso que salvaba el valle del río Kuno.

La mayoría de polizones eran jóvenes que viajaban solos. También había *shadus* ancianos, los santones indios, o padres sonrientes con hijos, y alcancé a ver a una joven —una sola mujer— en el vagón trasero. A mi lado, cuando le pregunté, otro chico me dijo que viajaba así a menudo.

—Desde Gwalior hay un autobús a Sheopur que hace cinco horas. Pero cuesta noventa rupias y el tren solo cincuenta, y el autobús también va lleno.

Esa era la medida de las cosas. Me quedó claro que el chico era asiduo del techo porque el billete para el tren costaba cuarenta y cinco rupias —0,70 dólares—. Lejos de ser una pillería, si el físico de uno permitía subir, el techo hacía la diferencia entre un suplicio y un lugar muy especial. Y sobre todo, los billetes para el techo no existían, y estaba claro que la multa por subirse, quinientas rupias o tres meses de cárcel según una inscripción a bordo, no lograba amedrentar a nadie.

En la estación de Sabalgarh, el ecuador del viaje, un punto lejano fue creciendo sobre la vía y se convirtió en otra nube de hombres en lo alto que además llegaban puestos en pie. Allí, la vía única se desdoblaba y permitía al 52.171 cruzarse con su contraparte que iba rumbo a Gwalior. ¿Se vería nuestro tren igual que aquel? La única diferencia probable era una locomotora verde y amarilla y algo más moderna. Irónicamente, aquellas personas conformaban una fila muy ordenada, cosa que en tierra firme no existe porque, ante la espera, todo el mundo se apelotona, empuja y grita (así es una verdadera fila india). La parada fue un poco más larga y algunos se apearon, otros solo quisieron estirar el cuerpo y tal vez también probarían las reputadas *samosas* de Sabalgarh. En el andén y sobre la tierra seca continuaba el trasiego de bultos y de gritos, el alboroto natural. Y en el tren que iba rumbo a Gwalior también viajaba un revisor. Su habitáculo reservado quedó justo bajo mis pies, y le asomaban las páginas del enorme periódico que sujetaba entre las manos, que pasaba de vez en cuando. Desde allí arriba, hubiera querido preguntarle si alguna vez había multado a alguien por subirse al techo. Pero nuestro tren volvió a arrancar, lentísimo, igual que haría al cabo del día hasta ¡veintisiete veces!

Gracias a los canales de riego, a ratos, el llano sediento reverdecía. Las palmeras se usaban para delimitar terrenos, y hombres y mujeres segaban con hoces unas briznas alargadas parecidas al material del que se hacían las escobas indias. Los primeros canales eran del periodo colonial, pero ahora, el Gobierno de Narendra Modi pretendía contribuir a la repartición de agua con 15 000 kilómetros y

nada menos que tres mil embalses[58]. Se estimaba un costo de 168 000 millones de dólares, y también reubicaciones de muchas personas, fugas de agua, disputas entre estados por los transvases y alteración de bosques y de los propios ríos, muchos de ellos con depuradoras ahora mismo desbordadas. Sobre una pasarela diagonal tendida casi al ras, el tren libró un ancho canal con agua color tierra.

Cuando el sol apenas empezaba a descender, un hombre que dominaba el tambaleo se acercó erguido entre los cuerpos sentados girando la cabeza hacia unos y otros. No llevaba uniforme, tampoco era meramente un pasajero y sujetaba una báscula con dos platillos. En uno de ellos ponía una pequeña pesa, y el otro lo igualaba a base de cacahuetes a cambio de diez rupias. Mientras abajo malviajaban pasajeros enlatados, arriba, aquel hombre avalaba de forma simbólica a la clase superior, nosotros admirábamos el safari insospechado del primer atardecer y el tren iba dejando cáscaras de cacahuete que revoloteaban en el aire.

—*Bridge!* —gritaron, de pronto, un par de niños.

Al terminar una amplia curva surgió una mole metálica rojiza, un puente cerrado por arriba. La máquina no podía ir más lenta, y uno de los niños me indicó que, así sentados, bastaba con agacharnos levemente para librar las secciones de acero. El tren avanzó con suavidad sobre la pasarela pero no evitó un enorme estrépito. Una a una, fuimos salvando gruesas vigas y abajo, esta vez muy abajo, el río Kuno fluía claro desde el corazón del parque nacional al que le daba nombre. Tres cabezas negras nadaron hacia un islote y comenzaron a emerger del agua. Eran búfalos. Allí vivían también leopardos, y no quedaba nada lejos Ranthambore, famosa reserva rajastaní. Hacía poco, seis tigres habían recuperado un viejo corredor. Tras atacar a algunos campesinos, cruzaron el río Chambal y ahora merodeaban por Kuno[59].

Según quedaba atrás el río, la tierra se fue tornando anaranjada, las acacias refulgieron y los campos se volvieron más resecos. Piedras pintadas con cal balizaban rodadas poco visibles en la tierra, había casetas de adobe con techos de paja, tortas de estiércol seco para cocinar y niños semidesnudos que agitaban una mano. La vida era tan básica en ese rincón de la India que no podía diferir mucho de la que vio antaño el maharajá. Pero en el techo, el sol y el zarandeo hacían mella y vi que incluso algunos pasajeros se abandonaban a una siesta. Confiado ya en extremo, me parapeté boca abajo entre algunos de esos cuerpos, abracé mi mochila cual almohada sobre el metal caliente, abrí las piernas en «y» y cerré los ojos por un rato. En Khojipura, otro tren nos cruzó con destino a Sabalgarh, y en Durga Puri, varios

viajeros saltaron, se metieron en un templo aledaño y los dioses convirtieron una parada estipulada de dos minutos en cinco. Viajé el último tramo puesto en pie. Sentí que aquella brisa me reconciliaba tras nueve meses de difícil inmersión. Mientras el sol se agazapaba, la locomotora daba lo último de sí y surcaba una larga recta de cultivos verdes y lejanas ladrilleras que humeaban a lo lejos. Sin más preámbulo, brotaron más casitas y el tren rebasó el cartel que anunciaba Sheopur Kalan.

Frente a la oficina del jefe de estación, rodeado de hombres curiosos, el operario del principio me extendió su mano. No había un extranjero en muchos kilómetros alrededor.

—¿Cuál es el objeto de que el tren llegara a Sheopur? —quise saber.

—Aquí solo hay agricultura. Este era un tren para la gente.

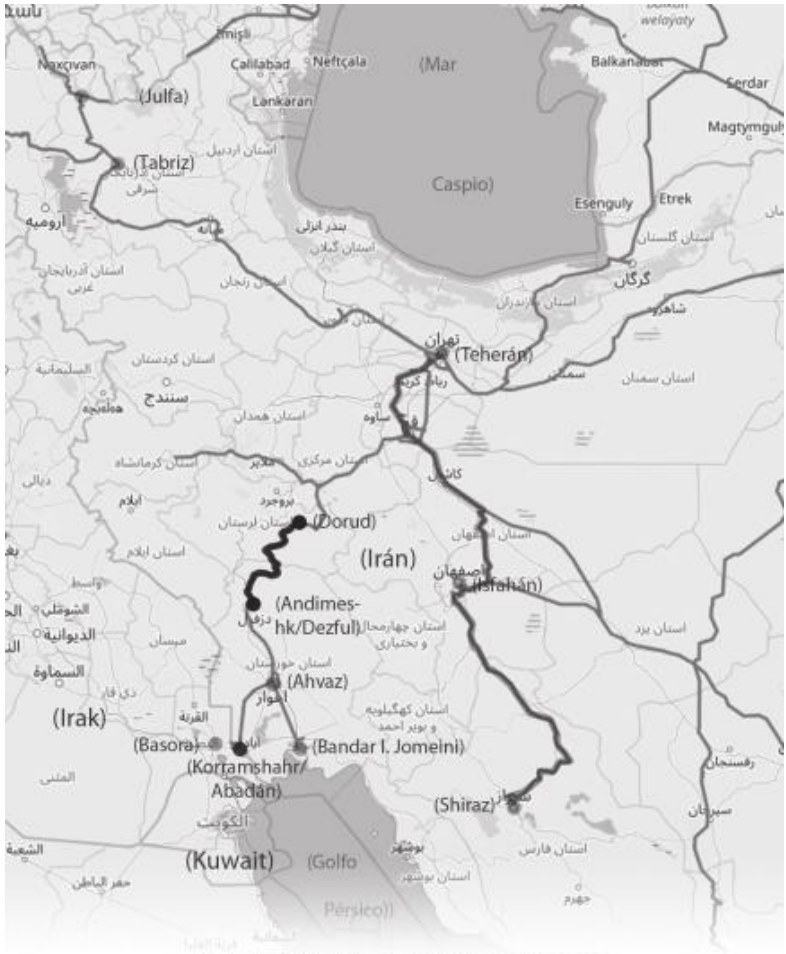
—¿Y se va a convertir a vía ancha?

—Es un tren muy viejo, es deficitario, pero se mantiene porque es histórico.

Los trenes indios que se habían mantenido por considerarse históricos solían llevar turismo a Shimla, a Darjeeling o a las montañas Nilgiri, con su línea de cremallera a vapor. Esa rareza, también hoy protegida, atravesaba fotogénicos campos de té en las alturas sureñas de Kerala, y al promocionarse compensaba lo caro de su mantenimiento a la vez que aportaba otro reclamo a la región. En cambio, la web de Turismo de Gwalior hoy promueve la herencia de los Scindia, la historia del músico Tansen, favorito del emperador Akbar, y no menciona el tren. Quise saber sobre su futuro, y en noviembre de 2016 recibí respuesta por correo desde la oficina local. En ella se copiaba a la de Relaciones Públicas del Ferrocarril Norte Central, a la que volví a escribir, pero nunca hubo respuesta.

Horas después, en la tranquilidad de un hotelucho viejo y sucio, descubriría al tacto de mis dedos que me había llevado conmigo un regalo. Fue un pinchazo superficial en la cabeza, luego un poco de yodo entre el pelo y, enseguida, una púa de acacia de medio centímetro en mis manos, recuerdo de un viaje que me mostró un rincón de la India desde un lugar insólito. Como sucede a menudo, la condición de lo aislado y lo remoto era lo único que, sin planearlo, permitía mostrar algunos viejos hábitos. En cuanto al tren, ni siquiera en el historial de candidaturas de la Unesco[60] quedaría pronto rastro del *toy train* del maharajá, el tren centenario de Gwalior a Sheopur Kalan. En 2020, sus vías empezaron a ser levantadas.

◆?País: IRÁN
◆ Línea férrea: TRANSIRANÍ (KHORRAMSHAHR-TEHERÁN)
◆Tramo recorrido en tren: ANDIMESHK-DORUD
◆ Otros lugares: Abadán, Dezful, Tabriz, Esfahán, Shiraz



LA LÍNEA QUE TODOS QUISIERON CONSTRUIR

17

SI EL PETRÓLEO FUERA AGUA: IRÁN Y EL FERROCARRIL TRANSIRANÍ

No serían ni las ocho de la mañana cuando Amín, coleta, vaqueros y camiseta gris, me recogió en su viejo coche en una glorieta numerada junto a la explanada en la que me había dejado el autobús. La vida comienza pronto en el desierto, más si cabe en Abadán, y más aún si junio asoma. Los coches daban vueltas a una gran tetera invertida, quizá de bronce, sujetada de forma inverosímil por un chorro curvo y sólido que caía dentro de una taza. Amin se presentó sobre la marcha. Trabajaba en la petroquímica local de esa ciudad del golfo, pero yo sabía que él tenía otra vocación que se tomaba muy en serio: llevaba años fotografiando la historia de su ciudad. Recogimos al vuelo a un tercer colega armado de cámaras y seguimos sin más demora rumbo a la frontera.

—¿Oíste hablar de Shalamshe? —preguntó Amín, con voz pausada, en un inglés con poco uso.

Atravesábamos Khorramshahr, separada de Abadán apenas por un breve lapso de desierto, una playa de vías que costaba distinguir entre la tierra y, probablemente, esos mismos coches de pasajeros descoloridos en los que iba a terminar viajando. Khorramshahr era el extremo suroeste del ferrocarril Transiraní —dieciocho horas por vía hasta Teherán, varias más hasta el final de línea, en la costa iraní del Caspio—, pero antes de subirme pasaría unos días entre Abadán y Khorramshahr, ciudades hermanas, ambas iraníes a muy pocos kilómetros de la costa del golfo y fronterizas con Irak. Desde que Irán se llamaba Irán, esta esquina del mapa era un punto clave a lo largo de su historia y también para entender el origen de esta línea indisociable de ella. Y ahora urgía llegar a Shalamshe.

Khorramshahr quedó atrás y Amín enfiló diez kilómetros de recta hacia ninguna parte, cuatro monótonos carriles con farolas y grandes vallas con la cara barbada de Jomeini. Tras las lunas del coche de Amín, incrustadas de polvo del desierto, se leían en letreros verdes ciudades santas chiíes —Najaf, 495; Karbala, 570—, habituales del telediario, mientras él hablaba de Shalamshe y de su batalla. La recta terminó en un montón de barracones, cientos de camiones aparcados, una gran puerta metálica y dos banderas en lo alto. La más cercana

era de Irán. A unos metros, la de Irak. Los fotógrafos tomaron sus cámaras y se colgaron sus acreditaciones. El sol, tan alto y tan temprano, y el calor que devolvía ya la tierra ahogaban, pero Amín dijo que los siguiera y que no tomara aún fotos. Con paso apretado, mirando al suelo, pasamos entre una banda militar a punto de tocar y el director. Imité a Amín y a su amigo y estreché la mano de dos oficiales que tenían cierto rango. Luego alcanzaron a otros colegas y, al fin, a otra fotógrafa amiga. Ella iba muy maquillada y bajo un chador negro e implacable hasta los pies asomaban deportivas blancas. El grupo rodeó a otro oficial y avanzó compacto hacia la reja. La reja se abrió y yo me hice a un lado.

Un escuadrón de soldados iraníes, quizá doscientos veinte, atravesó la frontera y desapareció bajo la bandera de Irak. Después de cinco minutos reaparecieron con cincuenta y cinco banderas iraníes, una sobre cada uno de los ataúdes que estaban repatriando. Varias mujeres esperaban, pero no una anciana a la que rodeaba un grupo de hombres tomados de los brazos. Caminaba tocando con la mano un ataúd y se cubría el rostro con la otra. Amín y su colega siguieron a las cajas y a las viudas y yo aguardé junto a un camión que remolcaba un contenedor celeste. Fotografié el desierto, la sucesión de banderitas a lo largo, las pequeñas fotos en lo alto de esos mártires de la guerra que están por todo Irán. A mi lado, sentado en una defensa de hormigón, había un soldado cabizbajo. Por su aspecto, no podía ser más viejo que aquel conflicto, pero miraba al suelo, deshecho, a punto de romperse.

—Aunque la guerra fue hace mucho —había dicho Amín—, los cuerpos de los mártires han ido apareciendo poco a poco.

El día 31 del mes *shahrivar* de 1359, esto es, nuestro 20 de septiembre de 1980, Safieh Irani y otro grupo de maestros preparaban las clases del primer día cuando las bombas irrumpieron. «Sadam había amenazado con declarar la guerra, pero no lo habíamos tomado muy en serio —me iba a contar ella—. Había pasado muy poco tiempo de la victoria de la Revolución Sagrada, no pudieron asumir nuestra victoria y empezaron una guerra para quitarnos la paz.» En algún lugar cercano a Shalamshe, el río Shat al'Arab, nombre árabe del Arvand, navegable, partía en dos el desierto. Sadam Hussein y su ejército no reconocieron la frontera, y comenzaron ocho años de guerra.

La mayoría de los iraníes, así como su Gobierno, son chiíes. Los chiíes, seguidores de Alí, primo y yerno de Mahoma, son algo más del 10 por ciento de un mundo musulmán donde la ortodoxia es suní[61]. Y en esa diferencia radica parte del orgullo persa, por mucho que los

árabes les impusieran su escritura y también el propio islam. En Irak, los chiíes también eran ligera mayoría, pero los suníes retenían el poder desde los tiempos de control británico, al cabo de la Gran Guerra. Tras la revolución islámica de 1979, Sadam quería evitar que la euforia chií se contagiara a su país62, y al mismo tiempo aprovechar que, debido a aquella lucha, su vecino estaba exhausto. Además, la frontera era un viejo tema de disputa entre países con gobiernos de por sí rivales. Juzestán, esta provincia en la que se concentraba el petróleo iraní, había estado poblada desde antiguo por beduinos árabes —muchos abadaníes hablaban árabe entre sí, aunque se decían iraníes—. Sadam retomaba una vieja aspiración de su partido Baaz, socialista, laico y panárabe, y pese a ello, o por ello, declaró la guerra a los chiíes, los desviados, los infieles.

Alrededor de los féretros hubo un pequeño acto multitudinario. Después, las puertas del contenedor se abrieron y las cajas subieron en volandas, desordenadas, entre cientos de brazos, cámaras y lágrimas. Algunos soldados sostenían rosas rojas, y las manecillas de otras ancianas salían bajo velos negros y tocaban el contenedor que iba tragando cajas. Las rosas parecían más rojas contra el color celeste. Al fin, la gran caja se cerró, comenzó a moverse y muchas manos quedaron en el aire.

De regreso a Khorramshahr, Amín me explicó que los intercambios de los restos entre ambos países se daban cada varios meses, cuando se hallaban cuerpos, y eran coordinados por la Media Luna Roja. Los huesos repatriados ese día irían a Teherán y las familias esperarían pruebas de ADN.

En Khorramshahr, a la par, se había abierto un Museo de la Guerra y estaba custodiado por soldados. El edificio estaba reparado, pero conservaba sus restos de metralla. Al frente había unos coches calcinados, hincados en la tierra en vertical, tal como se hacía para que no aterrizaran helicópteros. Se guardaban hileras ordenadas de cascos perforados, fotografías de la guerra y cuadros de soldados leyendo el Corán en la trinchera bajo cielos llenos de vírgenes. Frente al infierno tangible, el paraíso imaginado. Y allí estaba también el letrero original de una foto icónica que había visto en varios sitios: el saludo de entrada a la ciudad, escrito en farsi y en inglés, alterado de forma que pareciera que el enemigo se enfrentaba a todo Irán: Wellcome (sic) to Khorramshahr. Population: 36 millions.

Se estima que en la guerra se sobrepasó el millón de muertes, más de 100 000 de ellas civiles, incluidas las víctimas iraníes de las armas químicas de Sadam, y a casi treinta años los desaparecidos seguían siendo miles. Hoy, Khorransharh pasa de 120 000 habitantes, pero en

1986 el censo la declaró vacía.

A orillas del Arvand, el museo tenía una segunda parte no tan preparada. Allí, tanques, tanquetas y ambulancias con diversa suerte se decoloraban bajo el sol sobre la arena dura y cuarteada. Esperé a que Amín pidiera permiso para fotografiar, y tras el formalismo el custodio nos ofreció agua helada y té, algo que, a 45 ºC, valía más que el petróleo. En condiciones extremas, ya sea al norte de Noruega o en el sur de Irán, la hospitalidad tiene tintes de supervivencia y es parte del ADN local.

Dentro del recinto, medio oculto, permanecía un cementerio cristiano. Debía de ser de técnicos de la refinería. En losas leí «Kutz», «Pereira», «Churchill», «Fernández» y «Rodrigues», luego «Fornasari (Italian)», «Barrou (French)» y fechas de 1928 a 1945. El joven Bernstein tenía su epitafio en hebreo, y los armenios, numerosos en Irán, habían dejado un cementerio propio, hoy olvidado, al otro lado de la ciudad.

Los soldados del museo principal me habían insistido para que escribiera en el libro de visitas. Las firmas previas eran todas iraníes, y al saber que muchas familias habían perdido a alguien en la guerra, pensé que la mayoría llegaría allí en distintas etapas de duelo. ¿Qué podían aportar un par de ojos ajenos? Quizá solo un poco de empatía en pleno eje del mal. Los soldados terminaron por pedir a Amín que nos tomara una foto juntos. A los iraníes les pesaba ser siempre los malos.

Amín siguió a pie la orilla del río hasta llegar a unos edificios bajos. Era pleno Ramadán, al mediodía no se veía un alma, pero un hombre y su niña asomaron tras unas alfombras viejas en un agujero oscuro lleno de humedad y escombros. Eran algunas de las casas que quedaban en pie, cosidas a morterazos y marcas de bala. Los iraníes llamaron a esa guerra «Guerra Impuesta», y la defensa de Khorramshahr era una suerte de origen mítico de la República Islámica. En ese rincón, tan cerca, no había nada de museo. Allí vi una pobreza capaz de perpetuarse en el lugar más miserable.

A TRAVÉS DE JUZESTÁN

Pasé una semana entera entre Abadán y Khorramshahr, donde iniciaba el ferrocarril Transiraní, y sin embargo iba a acabar tomando el tren en Andimeshk, 260 kilómetros al noreste. Quería visitar el zigurat de la antigua ciudad de Susa, un templo elamita del siglo XIII a. C. conocido como Chogha Zanbil. Estaba cerca de Ahvaz, y Ahvaz, de camino a Andimeshk[63].

Lo siguiente fue encontrar en CouchSurfing a Kourosh, un chico

de veintidós años que hablaba buen inglés, me ofrecía techo en Andimeshk y casualmente estaba con su coche en Abadán. Con él me alejaría de la zona más caliente del mapa iraní, aunque las conversaciones iban a devolverme una y otra vez allá, al cénit y al ocaso de la refinería de Abadán y a la devastación de Khorramshahr.

Cuando Kourosh bajó del coche también bajaron su novia Manizheh y Molood, amiga de ambos. Llevaban hiyab[64] rojos intensos, gafas de sol enormes, *piercings* y tatuajes, y entonces se me abrió una puerta enorme a un Irán que creí haber dejado atrás en Teherán. Viajamos por una autopista excelente entre relatos de viajes por el país, poesía persa y, por lo general, un inglés muy bueno. En su reproductor sonaban varias canciones de Anathema, una magnífica banda británica de metal progresivo, porque eran parte del Irán que usa las redes sociales pese al veto oficial, el Irán que, no menos orgulloso de lo suyo, combina música tradicional con *rock* clásico anglosajón, el Irán que lleva el hiyab de media cabeza para atrás. Sobre todo en Teherán, muchas chicas dejaban entrever calculados cortes de cabello y, arriesgándose a ser amonestadas, parecían ir ganando su batalla milímetro a milímetro. Y las narices de mis tres anfitriones eran las que deberían ser. Quiero decir: eran ajenas a la epidemia de rinoplastias en hombres y mujeres que, asociada al estatus, parecía dispuesta a erradicar la curva natural de las narices persas. Parecía una reacción obvia. Tapar los cuerpos hasta los tobillos había elevado la importancia que se daba al rostro.

En Teherán al menos, no era difícil enterarse de fiestas de lo más occidental, pero la sensación de saberse en una especie de Gran Hermano lo acompañaba a uno a todas partes. Incluso en el desierto un turista debe vestir pantalón largo. Pasan los días y uno comprueba lo fácil que es habituarse a muchas cosas, pero se sigue preguntando si deben ser así. Casi siempre me alojé en casas de gente que conocí en la calle o bien en redes de hospedaje, pero, cuando quise algo de espacio para mí, tuve que registrar estrictamente mi visado en los hoteles. «¿Crees que el Gobierno no sabe que eres periodista?», me soltó alguien al decirle que venía de turista. «Solo no escribas contra ellos y no tendrás problema.»

Pero vivir fuera del nacionalismo religioso, no ya escribir sobre ello, solía acarrear problemas. Muchos lo habían intentado tras la dudosa victoria de Mahmud Ahmadineyad en 2010 que acabó en grandes disturbios, y que había tenido al mundo en vilo con su enroque nuclear. Sin embargo, la presión moral había bajado ligeramente con Hasan Rohani, su sucesor de centro[65], y ahora, los candidatos representaban grados distintos de tolerancia. El islam

tampoco era la única religión visible en Irán —al occidental lo asumen cristiano, resulta mucho mejor que declararse ateo—. Y en el ámbito familiar, la moral oficial no entraba. Se quedaba a las puertas de las casas, y allí dentro, como en el coche de Kourosh, el carácter persa era libre.

Ryszard Kapuściński, maestro de la crónica, contó en su libro *El Sha* que la revolución había entrado en Irán a base de *cassettes*[66]. Los discursos que el ayatolá Jomeini daba en su exilio iraquí de Nayaf llegaban escondidos al final de cintas de música pop que a veces volaban a Teherán vía París o Roma. Ahora, los iraníes que querían saber qué sucedía alrededor usaban servicios VPN para conectarse a YouTube o a Facebook desde IP extranjeras, esto es, como si estuvieran en otros países. Casa a casa, comprobé que la televisión de pago incluía modernas series turcas dobladas al farsi en Londres y entre los jóvenes era un hito la *app* Telegram, conocida por su alta privacidad. A lo largo de la Ruta de la Seda había consenso entre viajeros y viajeras en que Irán era un paraíso para alojarse por medio de la red CouchSurfing, que no estaba vetada. Tal vez en ningún otro país funcionara así de bien. Pero aunque los *couchsurfers* iraníes contactasen con personas extranjeras, casi siempre se veían en su suelo y los anfitriones eran ellos.

De camino a Andimeshk paramos a comer *shashlik* —brochetas de carne de cordero— en unos puestos callejeros en Ahvaz. Kourosh y Manizheh nunca los pasaban de largo en sus viajes por la zona. Precisamente en Ahvaz, capital de Juzestán, parte de la población reclamaba aún su independencia de Irán. Para el Gobierno, esas ansias separatistas eran monsergas de intereses ajenos que trataban de disputarles el petróleo de la zona. Pero resultó que la mayoría de la ciudad sí era de etnia árabe y que, además, un siglo atrás había existido allí una especie de kanato llamado Arabistán. Ya lo contó un personaje poco conocido, español nacido chileno, políglota adelantado, de biografía sorprendente y verdaderas tablas. En 1874, Adolfo Ribadeneyra llegaba a Teherán como nuevo vicecónsul español tras meses de camino e iniciaba *Viaje al interior de Persia*, su diario-informe. «Las tribus del Arabistán, sometidas en apariencia, son independientes de hecho, y nadie se mueve por aquella zona sin el beneplácito general de ellas», escribió. Tanto que el gobernador de Arabistán había pedido al jeque tribal Hussein que recibiera a Ribadeneyra junto con su escolta, pero Hussein respondió: «Órdenes del Gobierno para mí son nulas». En esta zona, Ribadeneyra tuvo que confiar en el buen trato de las tribus, cambió de lengua persa a árabe y observó costumbres diferentes, como el café árabe que yo mismo

había encontrado, ¡por fin!, en Abadán. En ese momento, las acciones puntuales de un grupo separatista y la respuesta del Gobierno —denunciada por Amnistía Internacional— resaltaban en los informes que emitía la embajada española en Teherán, que no quería líos y, según todo mi entorno, exageraba el riesgo en Juzestán. Para los herederos de la oficina de Ribadeneyra, la provincia era zona proscrita[67].

Kourosh y Manizheh me habían contagiado su entusiasmo. Entre mordisco y mordisco me contaron que llevaban juntos años, aunque no planeaban casarse pronto, como se esperaba de ellos, porque se decían unos críos y querían madurar primero. Los persas —también los de Tayikistán o Uzbekistán— son maestros en hospitalidad, y eso hace que a veces uno esté presente en momentos importantes. Las chicas vivían en Teherán y ese día ya iban tarde para tomar un vuelo a casa, así que dormirían en la casa familiar en Andimeshk y, ante la ocasión, Kourosh presentaría a Manizheh en familia. Hubo fumata blanca: el padre, de muy buen humor, lo celebró con una sucesión de bromas. Luego, en el traspatio, al calor seco y llevadero de la madrugada, me ofrecieron un trago de licor casero de uva, tal como días antes otro anfitrión me había ofrecido opio en una pipa tallada heredada de su abuelo. El padre, traducido por su hijo, contó historias de la guerra con Irak, pero también de sus viajes por todo Irán en moto. Tras la guerra, igual que ahora su hijo, había decidido que conocería su país de arriba abajo y sin que se lo contaran.

En Irán, los retratos de los soldados mártires de esa guerra están pintados por doquier. Mi memoria bélica de niño comienza justo después, con la guerra de Kuwait. Aún recuerdo cuando mi padre vino a mi cuarto allá por el año 1990. Yo estaba en el suelo pegando cromos en el álbum del mundial de Italia, que venían en sobres azules. Por entonces, con ocho años, me gustaba hacer puzles de mapamundis, así que él pensó que yo ya entendería y dijo que Irak había entrado en Kuwait y ahora había guerra. En Irán contaban que Kuwait había sido el último intento de Sadam por dominar el golfo Pérsico. Sadam había recibido créditos y armamento estadounidense contra Irán, pero dos años después, los saudíes se quejaron de que estaba demasiado cerca de sus pozos y la realeza kuwaití contrató a una agencia estadounidense de relaciones públicas. El cuento de las tropas de Sadam desconectando incubadoras de bebés kuwaitíes fue una burla. Resultó que la enfermera que testificaba vivía en París y que todo era un montaje[68]. Para entonces Irán ya estaba deshecho, y urgía fabricar un enemigo nuevo.

Por la mañana, de camino a la estación, el padre de Kourosh

quiso llevarme a su taller. Hierros y grasa convivían con fotos de camaradas en la guerra, retratos de Jomeini y pósteres de compañeros caídos. Quería compartir conmigo un pedazo de su día a día, presentarme al mecánico de al lado e invitarme a un té, indudablemente ardiente. En climas extremos, tomarlo así evita que el cuerpo trabaje extra para producir calor y asimilarlo. Yo llevaba casi un año tomando toda clase de té (y dos meses sin hablar en castellano) hasta que di con Adriana, una mochilera con la que viajé por unos días. Adriana causó asombro en el tren de Teherán a Shiraz. Los viajeros de nuestro compartimento hacían de anfitriones y nos explicaban sus usos y costumbres, y ella, venezolana naturalizada argentina, les ofreció el mate que tomaba. A todo el mundo se le arrugó la cara con aquella yerba que, cómo era posible, se bebía sin azúcar. Y el asombro fue mayor al ver cómo cebaba: en vez de poner un poco de infusión al agua, Adriana vertía un chorrito en un vaso entero de yerba.

De camino a la estación me acompañaban dos niños, hermanos pequeños de Kourosh. Ya sin su hermano intérprete, uno de ellos usaba el móvil de su padre para que Google Translate me tradujera. El otro cuidaba de una bolsa repleta de *shashlik*, arroz y fruta que su madre le había encargado llevar para mi viaje. Al llegar allí, fuimos directos a ver al jefe. Di unos cuantos apretones de mano y me respondieron «*Welcome to Iran*» un par de veces. Cuando pregunté por la taquilla me hicieron callar, pero no supe si aquello era o no *taroof*. El *taroof* es una parte inalienable de las negociaciones iraníes que implica exagerar la cortesía o insistir en invitar. Ante el *taroof* hay que hacer ver que el regalo es excesivo. Si uno, en su lugar, acepta de primeras, puede provocar enojo. Pero también dudé si insistir denotaba falta de confianza. No dio tiempo a más y bajamos al andén.

Habría jurado que aquel tren que llegaba dispuesto a remontar los montes Zagros hacia Dorud y Teherán era el mismo que aguardaba estacionado en Khorramshahr días atrás. Era una fila desigual de vagones descoloridos, sin ningún esquema de color, que venía desde allá. Mientras yo escudriñaba los vagones detenidos, el jefe de estación hizo gestos al maquinista para que viniera, me hizo a mí otra seña y presentó al personal del tren en buen inglés. Dijeron que tendría un sitio en ventanilla y me apremiaron para que subiera a uno de los coches que lucía un uno a un costado de la puerta en números árabes y latinos. ¿Y mi billete?, pregunté otra vez. Aunque fuera de recuerdo, hubiera querido uno. Pero todo lo que hubo fue el abrazo y el beso de turno con cada miembro familiar. Después subí al tren sin billete. Y el último beso, así es también allí, fue para el jefe de

estación.

El puesto de vicecónsul tenía poca trascendencia en tiempos de Ribadeneyra, y en política internacional España era un peso pluma. A él, que según escribe era más moreno que el persa promedio, lo hicieron pasar por ruso. Pero el gobernador de Lorestán y Arabistán, tío del sha, lo tomó como verdadero amigo, y lo hizo parte del séquito que entró en Dezful en medio de una devoción desmesurada. A Andimeshk y Dezful solo los separaba el río Dez, afluente del Karún. Y el palacio estaba, de hecho, en la orilla de Andimeshk. Al llegar el gobernador, los habitantes convirtieron el momento en una matanza desenfrenada de animales que sacrificaban mientras invocaban al profeta Alí. Es el episodio más sobresaliente de aquel osado viaje. A Ribadeneyra también lo agasajaron con presentes, y en el momento de partir, el gobernador no le dio un billete de tren, pero le asignó escolta, salió a despedirlo y le pidió que aceptara su caballo.

Resultó que el objetivo principal de la odisea de Ribadeneyra era excavar en la ciudad de Susa, que por ese tiempo estudiaba ya un inglés. Nosotros, entre vuelos y noviazgos, la habíamos dejado de lado. Pero el episodio de Dezful y Andimeshk me hablaba de la continuidad de las costumbres mejor que aquellas piedras. En la orilla norte del Dez, entre agradecido y abrumado, dejé Andimeshk a bordo de mi caballo de hierro, cortesía del jefe de estación y con mi itacate de *shashlik* en mano.

El jefe del vagón abrió un compartimento que hasta entonces iba estanco, sonrió y me mandó pasar. Enseguida trajo sábanas y una bandeja con termo y dos bolsas de té de marca Golestan, el nombre del gran palacio de Teherán que levantó la dinastía qajar. Y como Andimeshk es ciudad chica, las casas se esfumaron y pronto solo quedó el *atrezzo*: un desierto ocre y plano, algún milagro en forma de mata raquítica, y a lo lejos, difusas entre el polvo y la calima, mesetas altas y planas, como del Coyote y Correcaminos, casi marca Acme. «Paisaje en su totalidad desierto, llano como el mar en calma, sin otra vegetación que los vetustos alcornoques que dan sombra a las solitarias riberas del Carun», anota Ribadeneyra. El tren, libre de obstáculos, mecía suavemente sus vagones a través de un yermo tórrido y tenaz. A la espera del montañoso Lorestán, en Juzestán era más fácil entender a qué extremo puede reducirse la vida en el desierto.

Falta agua, sobra petróleo

En superficie, Persia, habitado por varios grupos étnicos, por lo general chiíes, seguía siendo en 1908 el mismo estado en bancarrota,

desconectado y polvoriento que vio Ribadeneyra. Pero el subsuelo era otra cosa. Las emanaciones de crudo en Mesopotamia eran conocidas desde antiguo, al punto que, según la leyenda, los bloques de la torre de Babel se pegaron con betún. Inglaterra y Rusia habían pasado el siglo XIX confrontándose por sus límites imperiales, y al cabo de él trataban de ganarse los favores de los últimos gobernantes qajar. La mejor forma de explorar el territorio ajeno sin que el rival interviniera eran las concesiones. Por su parte, el Deutsche Bank financiaba el ferrocarril Berlín-Bagdad, que seguiría peligrosamente hasta los yacimientos de Basora, alcanzaría el golfo y sería la respuesta alemana al canal de Suez. Pero ese año, William Knox D'Arcy, un magnate inglés que perforaba en Juzestán, halló petróleo.

Mucho petróleo. Tras años de prospecciones, D'Arcy estaba a punto de quebrar, y se asoció con la británica Burma Oil para poder seguir buscando. Y cuando surgió, surgió tanto petróleo que, enseguida, un alto cargo británico de nombre Winston Churchill implicó a su Estado en la obtención y su Armada dejó de usar carbón. Tanto que los británicos fundaron la Anglo-Persian Oil Company, que para 1938 tenía la mayor refinería del mundo y en 1954 se llamaría ya British Petroleum (BP).

Durante la Primera Guerra Mundial entraron en Persia tropas rusas, británicas y otomanas. Ante el vacío de poder, y pensando en obtener unas condiciones favorables, en 1921 los británicos apoyaron a un militar sublevado que reinaría como Reza Sha Pahlavi. Pero la crisis de 1929 tumbó los precios del crudo, el 14 por ciento que se llevaba Irán de su petróleo quedó en migajas —los saudíes y la Arabian American Oil Company iban al 50 por ciento—, y el sha decidió cancelar los acuerdos para renegociar porcentajes. Reza Sha resultó ser nacionalista, y además germanófilo, así que, inútil para ellos, los mismos británicos lo exiliaron en Sudáfrica. «Nosotros lo pusimos, nosotros lo quitamos», iba a decir Churchill. Después, le dieron la corona a su hijo, Mohammed Reza Pahlavi, y le mostraron cómo se debía comportar.

El tren avanzaba sin novedad. Sin obstáculo aparente, cumplía el trámite que era atravesar el desierto plano, hasta que una curva muy cerrada anticipó el cambio como una ráfaga de viento no anunciada. La hilera de vagones hizo un escorzo y pareció que el tren fuera a morderse la cola. Se desplegó frente al amplio ventanal como una ristra de colores deslavados, como un pavo real poco agraciado o una paleta de pintor después de muchas mezclas. Por dentro, al menos en primera, el tren era espacioso, limpio y cómodo. Fuera, las mesetas se habían acercado y enseguida se abrieron entre ellas grietas. Por una

de esas grietas surgió un río que bajaba gris terroso. El tren se pegó a él, lo siguió aguas arriba y ya no lo dejó hasta que yo eché pie a tierra.

El Dez era uno de los afluentes del Karun. Eso significa que, antes de pasar por Abadán, sus aguas verterían en el Arvand, la confluencia del Tigris y del Éufrates, para salir juntas al golfo en la frontera Irán-Irak. La irrigación había surgido en fechas similares, en torno al 6000 a. C., a orillas del Nilo y en Mesopotamia. Mucho después, el rey persa Darío unió con un canal el mar Rojo con el propio Nilo (520 a. C.) y los árabes adoptaron sus *qanats*, pozos inclinados que se extendieron desde el norte de África hasta el Turquestán y China. Ahora, a la sobreexplotación de los acuíferos se sumaba la contaminación.

En la década de 1970 había ciento setenta especies de aves en los humedales fronterizos de Shadegan y del Karun, y en sus ríos, una treintena de peces. Ribadeneyra ya contaba un siglo atrás que el río Dez «abunda en truchas, espetones, anguilas». Pero esas tierras bajas e inundables se vieron afectadas por algo tan lejano como el embargo estadounidense a Cuba. La caída de la exportación azucarera cubana propició el desarrollo en Juzestán de la caña de azúcar, que exige grandes cantidades de agua.

Con el desarrollo de las prospecciones, los aledaños de esos humedales, esenciales en las rutas migratorias, también habían sido entregados a petroleras extranjeras, que expropiaban tierras a los productores de frutas, dátiles o cereales. Despejaban la vegetación mediante incendios o excavadoras y dejaban en su lugar los restos de los sondeos. Con los humedales resecos y desnudos, las tormentas de polvo se cronificaron en lugares como Ahvaz o Andimeshk, y un hongo de nombre *fusarium*, favorecido por el polvo, deshacía cual ceniza la corteza de las palmeras datileras cuando los recolectores trataban de escalarlas.

Y no solo afectó la guerra con el vecino, sino la de Kuwait. Entre Irán y Kuwait solo hay 58 kilómetros de costa iraquí, y la quema de los pozos por Sadam también llenó de hollín los humedales. Por último, el desarrollismo obsesivo que vino tras la guerra multiplicó las presas del río Karun. En uno de esos embalses, el lecho era tan salino que el agua retenida hoy no es apta ni para el consumo[69]. En el noroeste de Irán, el lago Urmia, esencial en el entorno de Tabriz, también había perdido un 85 por ciento de su área desde los años ochenta; semanas después, camino de Armenia vería sus orillas refulgir de costras blancas. El viento se llevaba esa misma sal y arruinaba los cultivos. Si en Irán llueve o nieva tres veces menos que en un país promedio, 250 milímetros cúbicos, sobrepoblación, salinidad y derroche agrícola eran la otra cara del problema hídrico.

En el desierto, la importancia del agua era tal que lo condicionaba todo, desde lo material a la poesía. Su importancia en el islam se ve fácilmente en las mezquitas. Para los zoroastristas es, después del fuego, el elemento al que miran cuando rezan. Y en Isfahán, días después, iba a encontrar a multitud de amigos y familias paseando al atardecer en torno al cauce del río Zayandeh. Pero el Zayandeh estaba seco.

—La ciudad queda muerta totalmente —me diría un pintor joven local—. Sin agua, el parque se hace inútil y la polución se siente.

Allí, los poetas locales buscaban la acústica bajo los arcos de puentes antiquísimos. Declamaban poesía persa medieval y familias enteras se apiñaban junto a ellos para oírlos. Me contaron que cuando volvía el agua se abrían las compuertas y todo el mundo gritaba y aplaudía. La multitud tapaba los puentes como si fueran estadios llenos. Al final, aquel pintor me dijo:

—Aquí, la gente confía en el humor del agua.

Mohsen Emadi, un poeta persa exiliado, llevaba tiempo tendiendo puentes entre la poesía en farsi, finesa, checa y castellana. Meses después, cuando lo conocí en México, me explicaría que lo de Irán y la poesía venía del tiempo de las guerras médicas. De igual forma que los griegos desarrollaron la filosofía, dijo, la poesía se fijó como forma de expresión del pensamiento persa. De hecho, nadie confiaría en un político que no fuera poeta, hasta los ayatolás tenían poemarios. «Y el agua —siguió— viene del mitraísmo, de Mitra, que también fue muy importante en Roma. Tenemos muchos asuntos culturales que forman un círculo de metáforas: sol, agua, vino y poesía. Marcan el tiempo, el calendario, y por eso hoy siguen vigentes.»

El trayecto empezaba a complicarse y los garabatos de la línea atrajeron a niños y a adultos al pasillo, que ahora daba al río. En Irán, en los pasillos de los trenes, los vecinos de compartimento se saludan. Mahmud viajaba en el de al lado, hablaba buen inglés y además trabajaba en la National Iranian Oil Company, la heredera local de aquella empresa pionera tras un siglo de pujas. Su sitio era el Departamento de Salud en una planta de Ahvaz. Me contó que le gustaba su trabajo y me alegré por él. Pero, cuando creí que se refería a mejorar la salud de los trabajadores, dijo:

—Mi trabajo contribuye a que haya petróleo barato para todos.

Para eso fue clave el empeño de Mohammed Mossadeg. Al cabo de la Segunda Guerra Mundial, él, un abogado que se había opuesto al nombramiento del sha y de su padre, se había hecho fuerte abanderando la nacionalización del petróleo. El nuevo sah ya estaba en el poder, y Mossadeg fue recabando apoyos entre los descontentos

para el puesto de primer ministro. Recibió el apoyo de los comunistas, salió electo y Reza Pahlevi lo ratificó. En 1951, el sha invalidaba la concesión británica, nacía la National Iranian Oil Company y Mossadeg enviaba a Abadán una representación para hacerse cargo de la refinería.

A pesar de que la Corte Internacional de Justicia dio la razón a Irán, Londres estableció un embargo de productos básicos que comenzó a ahogar al país. Mossadeg se consolidaba y el sha optó por exiliarse en Roma, pero en Abadán tampoco había técnicos capaces de reactivar la producción. Para entonces, Washington ya colaboraba con Londres y fueron años de guerra sucia, con traiciones, matones y cargas policiales. En 1953, un grupo secreto de la CIA capturaba a Mossadeg, y en 1954, el sha, ya de vuelta, sancionaba el reparto del pastel: 40 por ciento para British Petroleum, otro 40 por ciento a dividir entre cinco petroleras estadounidenses, 14 por ciento para la holandesa Shell y 6 por ciento para la francesa CFP. En las calles, la Savak, la policía secreta, instauró el terror. Kapuściński escribe que el ejército funcionó como otro órgano represivo, un cuerpo acuartelado para amedrentar a opositores. Mossadeg recibió tres años de prisión y vivió hasta 1967, bajo arresto, en su residencia a las afueras de Teherán.

Reza Pahlevi pasó a la historia por su frivolidad. Embelesado por Occidente, pasaba los inviernos esquiando en Saint Moritz mientras tenía maniatado a Irán. Hasta John F. Kennedy le aconsejó ser algo más tolerante. El sha dilapidó las ganancias del petróleo, importó técnicos para manejar sus compras de transporte y de defensa y provocó una fuga de cerebros que hubieran sido capaces de dotar al país de autonomía.

Resume muy bien ese tiempo Christian Rasmus Elling, un antropólogo de la Universidad de Copenhague que estudió el caso de Abadán: «Extraído y refinado, el petróleo se vuelve oro negro para pocos y miseria para muchos. Apesta a contaminación y a autócratas corruptos, debilita la democracia y hace a una nación adicta a recursos no renovables y dependiente de un mercado global fuera de su control. El petróleo ensucia la naturaleza, la sociedad y la política»[70].

El sha cayó por fin en 1979. Y entonces los islamistas dijeron que la revolución había sido suya más que de ningún otro.

El periodo de entreguerras, el origen del transiraní y el corredor persa

Mahmud pensó que el tren se me estaría haciendo lento, y preguntó si

no hubiera preferido moverme por Irán en avión. Me pregunté para ir adónde. El occidental siempre era susceptible de querer llegar temprano. Años atrás, en un bar céntrico de Ciudad de México, de nombre Bósforo, me había topado con una filmación aérea proyectada en la pared. Ruinas milenarias, montañas, caravanas de camellos y pastores desfilaban lentos, en planos largos, cuarenta años antes de la época del dron. Traté sin éxito de identificarla, pero alguien dijo que era una producción del aparato de Turismo del sha. Le dije a Mahmud que yo necesitaba viajar lento. Que en Occidente también había quien optaba por ahorrar, conversar y mirar por la ventana. Que para ver el día a día de un país, creía yo, la velocidad no sirve.

Pude ver, así, que el petróleo estaba en todos lados. En algunas estaciones había hileras de vagones cisterna. Negro sobre negro, escurrían chorretones que resplandecían bajo el sol. Y el tren, algo por lo que, en realidad, Mahmud sentía orgullo, cobró aún más protagonismo en esta historia. Dijo que lo habían construido los alemanes antes de la Segunda Guerra Mundial, y aquello resultó ser cierto, aunque solo en parte.

Según el investigador japonés Mikiya Koyagi, las primeras concesiones a europeos a finales del siglo XIX habían fracasado por la oposición interna. Los líderes religiosos, los ulemas, preveían que los europeos entrarían en Persia en masa. El mismo año que brotó petróleo en Juzestán, 1908, técnicos alemanes tendían la línea a Bagdad y completaban el ferrocarril otomano de Hejaz. Así que el Imperio ruso, el Reino Unido y Francia, firmada ya la Triple Entente, ideaban otro tren, un corredor persa que uniera el golfo Pérsico con el Cáucaso con un fin doble: evitar que Alemania entrara en Persia vía Irak y mover entre los aliados petróleo, armamento y tropas. Pero en el bando aliado, los rusos temían que los británicos ganaran influencia sobre Persia, y los británicos, que los rusos se acercaran mucho a «su» India. De hecho, tan pronto llegó 1914, los zares estiraron un ramal desde su frontera hasta Tabriz, la segunda ciudad persa de entonces.

Aquel ramal de 149 kilómetros en suelo iraní también tuvo su papel. Las aguas rojizas del Aras, Araxes en los mapas viejos, bajan saltarinas rumbo al este, hacia el Caspio, a lo largo de un valle embriagante. Entre riscos, primero, y luego enormes huertos de manzanos, cerezos o granados, a su paso quedan monasterios armenios, mezquitas de mosaicos y restos de *caravanserais* de la Ruta de la Seda. Hoy, su orilla norte es azerí y armenia y la sur es iraní. El Aras fija los límites políticos, religiosos y continentales desde 1828, cuando Rusia impuso a Persia el tratado de Turkmenchai.

Hoy, los restos del ferrocarril periférico de la URSS aún se ven

entre las torretas de control de esos tres países. Pero en el puente sobre el Aras, en agosto de 1941, tres únicos soldados iraníes contuvieron al Ejército Rojo disparando sobre los 110 metros de pasarela. Cuando, al tercer día, agotaron su munición, las tropas soviéticas cruzaron el puente de acero sin volarlo, mataron a los tres y en cuatro días llegaron a Teherán. A pocas horas de que mi visado mensual venciera, un día de junio me encontraba bajo la mirada de un guardia apostado en lo alto. Junto a los rieles, lápidas y placas recordaban en farsi —y en inglés— a aquellos tres hombres.

Fue en 1927, ante la inoperancia de las partes, cuando el sha optó por construir su ferrocarril Transiraní. Lo financiaría con impuestos ciudadanos, sin capitales extranjeros. Y aconsejado por Turquía, encargó la obra a una firma sueco-danesa, de dos países de segunda línea. Pero la firma, Kampsax, subcontrató a otras cuarenta y tres empresas, y el Transiraní tuvo algo de danés, alemán, austriaco, italiano... y hasta estadounidense.

Entre Andimeshk y Dorud, el tren remontaba la parte más intrincada de la línea. Por un momento la montaña dio una tregua y se volvió menos agreste, con suaves lomas amarillentas, aunque labradas, campos de cereales cosechados, ya sin un alma alrededor, pero enseguida regresó a la vera del río, que apenas le dejaba espacio. Los garabatos que dibujaba el río concedieron incluso algunos rincones reverdecidos. Y pronto surgieron decenas de camiones y máquinas amarillas que desmenuzaban terraplenes, tendían puentes de hormigón y perforaban bocas de túnel circulares. El margen de mejora de la línea era más que obvio al cabo de ocho décadas, pero en aquel macizo de roca pelada el trabajo parecía casi igual de arduo.

El Transiraní atraviesa el país del suroeste al noreste, podría decirse que como una barra cruzada (/), pero no es exactamente así: comienza en el golfo (Bandar Imán Jomeini), rebasa como puede los montes Zagros y, pasado Teherán, debe librar también los montes Alborz para ganar la costa del Caspio, cerca de Turkmenistán. Pese a necesitar 1394 kilómetros, se completó en solo once años. Al principio lo atendieron sesenta y cinco locomotoras alemanas, y en teoría su propiedad fue iraní.

Lo cierto es que a los aliados no les había hecho falta construirlo. Para abastecer el frente ruso de la guerra tenían dos rutas: la del Atlántico norte, sobre Escandinavia, solo practicable en verano, y el puerto de Vladivostok, extremo del Transiberiano y con Japón enfrente. El Corredor Persa se hizo vital, y en 1941, tan pronto como los aliados entraron en Irán, tomaron el Transiraní. Desde Teherán hasta el golfo, el tren quedó bajo mando británico, y de Teherán al

Caspio, de la URSS. En 1943, la armada estadounidense reemplazó al mando británico y montó su cuartel en Ahvaz. Si los británicos tenían locomotoras propias para acoplar a las viejas alemanas a vapor, los estadounidenses remodelaron una serie entera diésel para las condiciones extremas iraníes y las subieron a sus barcos. Para los trenes aliados, Irán era una prueba extrema[71], y el trazado incluso había evitado ciertos tramos por la dificultad de obtener agua. Finalmente, los británicos sumaron a las vías un apéndice de 142 kilómetros, los que hay entre Ahvaz y Khorramshahr, y las llevaron a las puertas de Irak, de los embarcaderos y de la refinería de Abadán.

Abadán. De vuelta del infierno

—¿Y qué viste en Abadán? ¿Encontraste muchas Ray-Ban? —preguntó Mahmud a bordo.

Cuando llegué a Abadán, la liga iraní de fútbol ya había terminado. Ya no alcanzaría a ver jugar a los brasileños del Sanat Naft, fruto de una curiosa historia de fútbol y asimilación, y dejaría una crónica más por escribir. En Shiraz, de víspera, me había despedido con frases del tipo «no hay mucho que ver en Abadán» o «allí hace un calor extremo». Pero el ensayo de Christian Rasmus Elling había sido decisivo para terminar en aquella esquina impopular del suroeste del país y dejar lugares como Pasargadae, donde está la tumba del rey Ciro. Desde su origen, la historia de Abadán era la historia de su refinería y de todo lo que ello supuso. Incluso el Sanat Naft era el equipo de la corporación, y esa era la clase de cosas en las que se fijaba Elling. «La literatura mayoritaria sobre Abadán trata de economía o de geopolítica —había escrito él—, pero no sobre las consecuencias sociales del petróleo.»

Así, la fijación de los abadanís con las gafas Ray-Ban tampoco era una moda, sino un rasgo identitario. Una marca adoptada como propia, un recuerdo de cuando Abadán era una ciudad de mundo y que hoy la identifica más que sus hitos culinarios, como el *shashlik* local, el *doogh* —yogur líquido con especias— o los curris que trajeron los trabajadores indios de la petrolera. Todo Irán seguía el juego de los abadanís cuando explicaban, socarrones, que lo suyo siempre era mejor en todo. Tras las Ray-Ban se escondía una identidad compleja.

En torno a la refinería de Abadán había unos baldíos interminables, montañas de cascajo que hacían ver el tamaño que antaño había tenido la planta. Reducida a una fracción de lo que era, y dado que la ciudad surgió a partir de ella, seguía ocupando una zona céntrica. Por la noche, el resoplido de las llamaradas se veía en el cielo desde muchos puntos de Abadán o bien reflejado en sus edificios.

De día, el tráfico rodeaba su muro perimetral, que estaba decorado con dibujos infantiles y una ingenuidad poco mayor que la de los adultos. Había montañas verdes, floridas y nevadas y un mensaje que rezaba: «Tienes el poder, ahorra energía».

La pregunta de Mahmud sobre las Ray-Ban encerraba algo muy cierto que ya destaca Elling en su ensayo: el reclamo de Abadán no estaba a la vista, y era su identidad, la idiosincrasia de la gente. Elling cuenta que llegó allí en busca de la herencia desigual que dejaba el petróleo. Buscaba describir los sueños rotos, la falta de perspectivas de futuro, pero se encontraba con personas que insistían en recrear aquel sueño del que habían sido parte. Le recordaban una y otra vez los vuelos directos a Londres o *The Times* en los kioscos, cosas que él ya no encontraba. Y en la orilla abadaní del Arvand, el *yatch club* inglés estaba en ruinas. Con su hipótesis refutada, Ellis descubrió que un político local se había presentado en campaña con el siguiente lema: «No queremos desarrollo, queremos vivir como hace veinte años».

Pero al caer el sol, el centro de Abadán bullía con miles de personas paseando fuera del mercado entre negocios abiertos hasta la medianoche. Abundaban las camiserías, heladerías o tiendas de electrónica, y, cómo no, de Ray-Ban. Durante un tiempo olvidé reestablecer el huso horario de mi ordenador portátil y al iniciarlo aparecía siempre la temperatura de Abadán, con máximas diarias en torno a los 48 ºC y mínimas alrededor de 30 ºC. Así era la vida allí. Aquellos días pasábamos las horas centrales en casa de Amín, durmiendo con el aire puesto al máximo. Pero una tarde, al caer el sol, me llevó a las afueras, a un gran polígono industrial cerca del puerto, y entramos en un centro comercial gigante que estaba a rebosar. Amín dijo que era una réplica de los que había hoy en Dubái para aquellos que no podían cruzar el golfo. Antes, los árabes de países vecinos viajaban a Abadán a ver películas en sus cines. Ahora, los iraníes apenas pueden visitar sin visado un puñado de países, y las novedades llegan a los Emiratos Árabes, en la orilla de enfrente.

La revolución de 1979, tras la que Jomeini se erigió en jefe supremo, tuvo muchas mechas. Durante varias protestas contra el sha, su ejército abrió fuego desde los tejados y de nuevo en los consiguientes funerales. Pero a menudo se dice que el detonante fue el atentado de 1978 en el Cine Rex de Abadán. Quinientas personas murieron calcinadas y su autoría es aún confusa. Según unos fueron islamistas radicales, para los que el cine era inmoral; según otros, las tropas del sha, que buscaban inculparlos.

Otra de las tardes, Amín y dos amigas suyas me invitaron a ir al cine. Es sabida la calidad de los cineastas iraníes —muchos de ellos

exiliados—, y me parecía significativo ver una película allí, en Abadán. No habría ni subtítulos en inglés, pero me fijaría en otras cosas. Era una sola sala, más vieja que nueva, abarrotada de familias con un montón de niños, y salvo por un pequeño retrato a cada lado de la pantalla no era muy diferente a un viejo cine occidental, con su tienda de chucherías al entrar, sus refrescos y la propia sala, que tenía un gran patio de butacas y una pantalla grande sobre una tarima-escenario. La película era un drama local cotidiano sobre los problemas que, tras una boda, surgían de compartir techo con la familia política. Lejos de moralinas, vi analogías con la sensación de reclusión que muchos jóvenes me habían compartido. Me recordó a un drama argentino por el estilo, el tono y la actuación, muy verosímil, y en algunas escenas los actores llegaban a las manos. Empecé a pensar a la europea y observé que nadie hacía nada por que los niños no vieran violencia. No había visto calificación por edades al entrar, y al salir, Amín no creyó que hubiera que tapar nada si la vida misma, dijo, era así. Los retratos de Jomeini y Ali Jamenei, el ayatolá actual, habían visto la película desde los laterales y parecían estar de acuerdo.

En Abadán, igual que en Khorramshahr, la población había huido en la guerra. El censo rescató a seis habitantes, y no parecía poca cosa ver que, ahora, vivía algo parecido a la normalidad. Pero la normalidad abadaní nunca había sido la de hoy, y eran sobre todo los mayores quienes no se reconocían. No se trataba solo de falta de oportunidades ni de haber perdido el tren de la modernidad. Eran los cortes de luz, la sequía acuciante y la ínfima calidad del aire, o de las aguas para riego. Muchos poemas escritos en Abadán se habían dedicado al agua.

Costaba horrores, también, dar con alguien que hablara medianamente buen inglés, y cuando uno lo encontraba solía ser anciano. «Convivimos con los británicos», me había explicado Safieh, septuagenaria, y como prueba me mostraba una silla que debió de ser la última moda inglesa. «Los jóvenes, a diferencia de nosotros, nunca tuvieron con quién practicarlo», me había dicho Alí, cuidador de la mezquita birmana, un curioso templo hindú levantado por petroleros de Rangún que con los años se volvió mezquita. A su edad, Safieh era maestra convencida de Corán, esposa de un desaparecido en la guerra, y hablaba por la abertura que su chador negro dejaba. Pero era el conocimiento lo que extrañaba, y de manera más sutil, lo vi en ella: las formas inglesas, la manera de conducir, de aparcar los coches o conservar espacios públicos. Los barrios donde los ingleses dejaron sus villas de ladrillo ajardinadas, como el suyo, estaban claramente más limpios que el resto. Después de un mes en el país, esos barrios tan

atendidos me parecían un error en el guion.

—Y además está el Sanat Naft —le dije a Mahmud, recordando mi impulso inicial para acercarme hasta Abadán.

—Adoran el fútbol brasileño —dijo él—. Y allí son todos héroes. ¡Se sienten como héroes!

En los años setenta, el equipo petrolero había hecho un buen campeonato y alguien dijo que su juego se parecía al de Brasil, por entonces campeona del mundo. Abadán está casi en la costa, tiene calor húmedo a rabiar y rodean la ciudad algunos palmerales. Así que la comparación triunfó, con un poco de fanfarronería. Sacaron su ser más tropical, adoptaron la camiseta de Brasil, incluso con su escudo, y se declararon brasileños. Desde Teherán y por televisión ya había visto una marea *verdeamarela* que celebraba el regreso a la Primera División. Entonces estaba en casa de Sahar, mi amiga, y ella me había explicado todo. «Allí dicen que eran parte de Brasil, pero que tras el último terremoto se separaron y acabaron en Irán.» Ella sabía de qué hablaba, porque trabajaba en la embajada de Brasil. «Recibimos muchas solicitudes de visados. Dicen que son brasileños, que cómo no van a ir allí.» En Abadán, yo incluso tenía fotos con Neymar, un niño de diez años que no solo llevaba el nombre en la camiseta. Su padre lo llamaba así.

«Es que somos persas, no árabes»

En un par de horas el entorno era otra vez salvaje, paredes rocosas se erguían a un lado, y el tren, que serpenteaba sin cesar, porfiaba en plenos montes Zagros. En cierto punto encontró un rellano y una parada a pleno sol, y dos chicos y un anciano que viajaban en mi vagón saltaron y desaparecieron entre dos tapias pintadas de blanco. Era un pueblo pequeño, no se veía tienda ni vendedor alguno, pero una morera enorme y generosa rebosaba por encima de una de las tapias. Las moras colgaban como si hubiesen esperado el tren. Las arrancaron, comieron y rieron.

De regreso al vagón, al ver al extranjero, cuatro mujeres quisieron que posáramos los cinco en una foto. Dos de ellas eran jóvenes, otra de mediana edad y otra casi anciana. Todas llevaban hiyab negro, pero también la ropa ceñida en algún grado. La mujer persa había recuperado parte de la independencia que tuvo con el sha y no se mordía la lengua. En Isfahán, sentado en un jardín, una joven se me había acercado por el gusto de hablar inglés. Pero la sorpresa no estaba en su locuacidad, sino en lo que yo ignoraba o no esperaba. Con mayor o menor pudor, ahora ninguna de las cuatro dejaba de reír y todas se pusieron en la foto. A cambio les tomé otra a ellas solas. En

esa foto, detrás, aparece un hombre que se sube al tren con un atuendo árabe, blanco entero y con cordoncito en la cabeza sujetando su tocado. Entre ellos pudo haber un mundo. Ciertas culturas son un monolito opaco, compacto, sin matices, hasta que uno va a su encuentro y las mira desde cerca.

El perfil de las montañas había subido abruptamente. El tramo más alto de la línea, con 2200 metros, quedaba más allá de mi destino, pero entre los sucesivos túneles y los zarpazos dados al terreno para abrir la vía, costaba cada vez más ver el cielo. Otro pasajero señaló hacia mi ventana.

El tren rebasó un puente sobre el río y dejó a un lado otro majestuoso, más antiguo, de ladrillo. Aunque unas barras cortaban el paso, también lo cruzaba una vía, que se emparejó a la nuestra y en un momento se metió debajo. Una curva algo forzada había desviado el tráfico hacia el nuevo.

—Este puente tiene ocho años —dijo Mahmud—. Aquel lo bombardearon los iraquíes en la guerra.

La puerta de mi compartimento iba abierta. De cuando en cuando yo tomaba fotos hacia fuera, y le había dicho a Mahmud, junto al pasillo, que se sintiera cómodo en el mío. El otro pasajero también se había sentado y hablaba con Mahmud tranquilamente en farsi. En un momento, Mahmud se giró y me preguntó cómo sentía yo la hospitalidad local.

—Todo el mundo es muy muy hospitalario —respondí. No trataba de ser adulador, ni tampoco parecerlo—. Aunque a veces se llega al extremo y uno, que necesita su espacio, no sabe cómo hacer...

—Sí —respondió Mahmud—. De eso hablábamos.

A muchos iraníes, dado su encaje en el mundo de hoy, les preocupa la percepción que el visitante tiene del país como hostil e inseguro. Quizá se esmeren en desmentirlo. Pero se siente una atención esencial, constante y verdadera, y un candor que facilita todo. Por otro lado, si exceptuamos a los exiliados, pocos de ellos viajan más allá de Armenia, de Turquía o de Dubái. Ha pasado tiempo desde el sha y su gusto afrancesado, y fuera de las ciudades grandes vi interés genuino por saber cómo era el mundo más allá de la frontera. Lo más curioso era que nadie usaba la palabra farsi para dar las gracias. En su lugar quedó la voz francesa *merci*. Sin embargo, sentí un rasgo que no se altera fácilmente: lo corto de las distancias físicas, del espacio corporal.

—Pero no somos árabes —dijo Mahmud, como si aquello explicara todo comportamiento —. Nuestro islam es moderado.

Paradójicamente, en Irán, el islam se sabe impuesto. Cuando en el

siglo VII los árabes tomaron Persia, los reyes sasánidas eran zoroastristas. Antes, esos reyes habían permitido —con matices— otros cultos, como el judaísmo, algo que a los iraníes no religiosos les gusta recalcar como antecedente de su tolerancia. Además, en plena Ruta de la Seda, el tránsito de personas y de ideas era de lo más variado, y en el siglo XVII , el sha Abbas I se había hecho rodear de armenios, georgianos y circasianos. La invasión árabe, en cambio, había forzado la conversión de muchos persas.

En *El Sha*, Kapuściński cita a Rudyard Kipling: «Oriente es Oriente y Occidente es Occidente y los dos mundos no se encontrarán jamás». Kipling había nacido en Bombay, y yo mismo, tras casi un año en la India, podría suscribir la cita. Pero Mohsen Emadi, el poeta, me diría que la cultura persa, por su geografía y su tradición, de alguna forma dialoga entre Oriente y Occidente. Pensé de nuevo en las comunidades zoroastristas, que llevan catorce siglos conviviendo en la India. En Irán, hoy quedan unos 25 000 de ellos, mayoritariamente en Yazd, en medio del desierto, y pese a no profesar la «fe verdadera», tras la revolución fueron ganándose el respeto como garantes de la tradición persa. El *fahrvahar*, su anagrama barbudo y alado, se ve en colgantes en el cuello, pegado en el maletero de los coches o en lo alto del Bank Melli, el banco central en Teherán. «Cuando dejas de practicar una religión es difícil que adoptes otra —me había dicho Amín, otro joven de Isfahán—, pero muchos en nuestra generación sentimos simpatía por los valores zoroastristas.»

A pesar de su tradición, la invasión de Sadam había revivido el recuerdo de aquella primera derrota frente al invasor árabe. La herida no cerraba, los árabes arrastraban una serie de prejuicios y la mayor afrenta para los persas era que los confundieran.

La república islámica busca el progreso

La decena de aldeas en las que se detuvo el tren estaba al pie de algunos riscos a los que costaba ver el fin. Las casas tenían muros de ladrillos de barro reforzados y las separaban caminos escarpados con alguna oveja o cabra. Por aquí habían pasado ingenieros de medio mundo, y sin embargo, cuando uno ve sitios así se pregunta no solo por el alcance de la globalización, sino hasta dónde alcanza realmente el gobierno de un país. Al menos allí tampoco llegaban la sequía ni el calor y a aquellos montaraces los seguía visitando el tren.

Kapuściński ahonda en cómo, por el camino, la crisis del petróleo de 1973 cuadruplicó los ingresos del sha, que salió de compras al supermercado del mundo y prometió ser la quinta potencia en una década. Pero los barcos que llegaban a traer el desarrollo de Irán

quedaban varados en puertos sin calado ni tamaño suficiente, y eso costaba al Estado sumas millonarias mientras el calor arruinaba el género. Con la carga en tierra, el tren tampoco daba abasto y los escasos tráileres no tenían conductores, que acabaron siendo coreanos. El sha trajo técnicos de fuera para que no se involucraran en la política iraní y generó un sentimiento de inferioridad en casa. Al mismo tiempo, quien podía se formaba en universidades extranjeras, pero, con la Savak desatada, los más capaces tenían miedo de volver.

El Sha también recupera otra frase de los discursos de Jomeini. «¿Qué revolución es aquella que paraliza las fuerzas vitales de un pueblo y lo somete, junto con su cultura, a una dictadura extranjera?» En 1979, la represión de los savakistas llegó a tal punto que las tornas se invirtieron, la oposición salió en tromba y mandó al sha al exilio definitivo. «Como un pueblo entero no puede emigrar, realiza su andadura no en el espacio sino en el tiempo —escribe Kapuściński—. Vuelve a su pasado que, comparado con la realidad en la que vive, angustiosa y llena de amenazas, parece el paraíso perdido.» Las tradiciones, resume, forjaban unidad y devolvían a la gente su razón de ser —y lo mismo pasaría, a su manera, en Abadán. Pero después, cuando llegaba el progreso, volvían a la categoría de rito.

A mí, que no había estado nunca cerca de un duelo así, que no tenía esa experiencia de la memoria, me parecía que llenar los muros del país con retratos de los mártires a más de treinta años de esa guerra, como sucedía en tantas ciudades, también tenía un poco de eso. De dolor, de patria, de un pasado aglutinante, sí, pero sin oposición interna; de homenaje que sería siempre insuficiente, pero que, a la vez, podía distraer de los retos del Irán presente. Entendía lo necesario que era recuperar los cuerpos para cerrar una herida, fuera en Shalamseh o en México. Y sin embargo, muchos opositores al sha también habían hecho la revolución, perdido parientes en la guerra y ahora, mientras yo recorría su país, ellos debían vivir exiliados. Es difícil hablar con justicia en nombre de un pueblo. El pueblo piensa de muchas formas y a menudo hay a quien se deja fuera a propósito.

Muchos iraníes clamaban que los islamistas les habían robado una revolución que fue plural y comenzado su propia represión. Quizá nada simbolice tanto los extremos en los que ha vivido Irán como el mero uso del velo. Las milicias del sha llegaron a arrancárselo a las mujeres por la calle, que se veían empujadas a una desnudez paralizante; ahora, su uso era obligado y si una turista no traía uno se le conseguía en el mismísimo aeropuerto. Una medianoche, en el parque de una aldea kurda, un derviche que filosofaba junto a un té y a un grupo de vecinos me diría que, frente a la posibilidad de viajar,

al kurdo le ganaba el apego a su hogar, pero es sabido que el Gobierno les negaba una y otra vez autonomía. En Urmia, un joven brillante que había logrado acceder a una universidad en Alemania había rechazado su beca por cuidar de su madre enferma. En Teherán, algunos estudiantes inquietos me pararon para compartir su hastío. Tenían ganas de migrar, y alguna llegó a decir «Con el sha estábamos mejor». Anhelar otro estado de las cosas, como sucedía en Abadán, se convertía en algo revolucionario. «Mataron e hicieron desaparecer a gente que se opuso», había dicho Kourosh respecto a las protestas de 2009[72]. Ya entonces, Kourosh, pronosticó que el cambio llegaría, pero no sin sangre. Molood simplemente no aguantaba más las restricciones y, con el tiempo, preguntó por una invitación a España.

Mi experiencia iraní fue limitada y más urbana que rural. Igualmente, asumo que no accedí al Irán más conservador y que ese Irán tampoco fue el que vino a mí. Pero todas esas personas, cada una con su sed de mundo, ansiaban igualmente realizarse dentro de su propio país.

—Son cuestiones políticas —dijo al fin Mahmud, y trató de separar la moral oficial de la ciudadana.

A los lados, tramos arrancados de vía se encimaban como enormes raspas de pescado. La cantidad de túneles en perforación y la necesidad de saltar una vez tras otra el río Dez mostraban lo costoso de renovar el viejo Transiraní. Junto a las bocas de túnel, sobre algunas rocas, veía a hombres vestidos con camisa de cuadros, sombrero y pañuelo, y aquello daba para filmar un wéstern persa. Serían operarios dando vía libre, pero en aquel cañón pelado eran como bandidos a punto de tomar el tren.

Con una población tan rala, Irán había ido construyendo una red radial de trenes cómodos y económicos para llegar al menos desde Teherán a las ciudades principales. Desde los años setenta, y durante casi medio siglo hasta las complicaciones en el Kurdistán turco y en Siria[73], fue posible subirse a un tren en Teherán y, vía Tabriz y Van, bajarse a los tres días en Damasco o Estambul. El paso caucásico de Julfa, por donde Irán exportaba antaño a la URSS y a Escandinavia atravesando un solo país, seguía cerrado desde la caída del bloque soviético por el conflicto entre armenios y azeríes.

Hoy, los nuevos trazados sí hacían posible llegar en cómodos trenes nocturnos desde Teherán hasta Isfahán, Yazd y Kerman, al sureste, o hacia Shiraz, al sur. A Shiraz ya se viajaba muy cómodamente, como había hecho con Adriana, la chica del mate. Quien madrugase podía ver amanecer en medio de un desierto muy distinto, de arenas rojizas y moles rocosas, y antes de llegar, si estaba

atento, también las tumbas reales de Naqhsh-e Rostam, una pequeña Petra esculpida a pocos kilómetros de Persépolis.

Irán tampoco quería ni podía quedarse fuera del banquete del turismo. En una mezquita de Isfahán encontré incluso una «Carta a la juventud de Europa y Norteamérica» firmada por Ali Jamenei tras los ataques de París de enero de 2015. Exhortaba a los jóvenes occidentales a acercarse sin prejuicios al islam. Les pedía que, aunque no compartieran su visión, no les ganaran el miedo ni el resentimiento. Pero Petra, que solo hay una, está en Jordania, un país sin petróleo. Maravillas como Persépolis, la capital imperial, o las mezquitas y puentes de Isfahán eran algo único, y sin embargo recibían poco más que mochileros de la Ruta de la Seda o vuelos chárter de alemanes[74].

Día a día, había comprobado cómo los y las iranís, pobladores mayoritariamente del desierto y tan dados a la poesía, revivían cuando se ponía el sol. Poco antes de las siete, unos diez pasajeros fueron emergiendo de sus compartimentos y se apostaron en el pasillo mirando al horizonte. Las montañas de piedra seguían surgiendo una tras otra, y el sol, que daba de espaldas, iluminaba sus cimas. Ahora, río arriba, algunas estaban reverdecidas o cultivadas en la base. Nos abríamos a un valle en la altura y el aire denso del desierto había quedado abajo. Emergieron algunas casas, luego una cementera enorme y finalmente Dorud, donde me bajaba, rodeada de cimas nevadas en pleno mes de junio.

Do rud quería decir «dos ríos». Sin petróleo pero con más agua, era un modesto cruce de caminos que no había eclosionado y quizá nunca lo hiciera. En esas alturas, algo más al sur, nacía el Zayandé, que bajaría hacia Isfahán como mi próximo autobús, aunque allí el río ya llegaba seco. Una vez, incluso un miembro del Gobierno había dicho que la falta de agua era «un peligro mayor que Estados Unidos o Israel».

El personal del tren apareció para recoger mi manta y mi kit de té y enseguida llegamos a Dorud. En aquel remanso en la altura, sin bochorno ni tufo acre a petróleo, bajé del tren, lo miré y fotografié sin prisas. Y fui estrechando manos a la tripulación, en cada puerta, según caminaba a lo largo del andén.

Nota:

Así como se indica en el capítulo del ferrocarril Patagónico, algunos nombres también han sido cambiados en el del Transiraní para preservar sus identidades reales.

◆ País: MADAGASCAR
◆ Línea férrea: FERROCARRIL DEL SURESTE
◆Tramo recorrido en tren: FIANARANTSOA-MANAKARA
◆ Otros lugares: Antananarivo, Moramanga, Tamatave, Antsirabé

LA SEGUNDA VIDA DEL TREN COLONIAL MALGACHE

EN LA RUTA DE LAS ESENCIAS (CON PERMISO DEL CICLÓN)

Mientras el tren dejaba atrás el bullicio de Fianarantsoa, al sur del altiplano malgache, y surcaba los primeros arrozales, en otro lugar recóndito de la selva de nombre Manaraha, más bajo y tropical, Annika aún tenía ocho horas para descender el solitario río Faraony en una canoa de tronco con sus sacos de hojas enrolladas. Poco más veloces, mi hermano Miguel y yo solo avanzamos 99 kilómetros de vía sinuosa antes de encontrarla en el vagón de segunda clase en Mahabako. Para continuar hacia la costa sureste, el tren iba a esperar media hora más a que los sacos repletos de selva de Annika se embarcaran en los furgones herrumbrosos de cabeza. Para ella, eso era solo el principio del relato, el tramo sobre rieles de un viaje en canoa, tren, camión y barco que bien podría aparecer en la etiqueta de esos botecitos de aceites esenciales que encontramos en Europa.

Fianarantsoa, popularmente Fianar, también podría empezar a describirse con una sola calle: entre la parada de los *taxibrousse* y la estación discurre una recta sucia y concurrida, flanqueada de puestos hechos con maderos que casi no se ven. Lo que se ve son cientos de camisetas usadas de equipos franceses de enésima división, pilas de zapatos en busca de un segundo dueño o útiles del hogar. Las mujeres llevan mantas de colores anudadas bajo los abrigos y el pelo recogido en trenzas, y los chicos, *jeans*, gorras o chullos[75]. Muchas ciudades coloniales diseminadas por los trópicos suelen tener un paisaje soleado y palmeril, pero si entra en juego la altitud, la cosa cambia. Y en Fianar, a 1200 metros, lejísimos de Cuzco o de La Paz, vi aquellos gorritos. Tal vez fueran *made in China* venidos en contenedor, pero tenían bordadas unas llamas y me pareció que la altitud era otra forma de dividir el mundo.

Fianar estaba plagada de iglesias y de arquitectura colonial, esta vez francesa, y en pleno invierno austral era una ciudad pequeña, congestionada y fría. Alejada de la capital, Antananarivo —Tana—, y de la costa, había sido sede de la primera industria de Madagascar, y hoy también es un modesto polo empresarial y punto caliente en la lucha estudiantil malgache. De allí partía el tren al puerto índico de Manakara. En sentido descendente solo salía martes y sábados, y tras reservar los asientos por teléfono en la distancia y lidiando con el

francés local, se nos pidió comparecer en la estación la víspera, un lunes, para confirmar la compra. Aquel formalismo, acorde con su página web caída, nos aseguraría no llegar con prisas, ver la línea en su contexto y conocer algo del encaje de ese tren.

Nuestro viaje, como el de Annika, también había comenzado antes. Pero en un país tan urgido de recursos y de infraestructura básica, la movilidad, lejos de ser integrada, combinaba soluciones parciales de difícil planificación y necesario margen. Para llegar al tren desde Tana es necesario descender el mapa sin aproximarse a costa alguna. Como la isla es alargada, la altitud se mantiene sobre mil metros a lo largo de un altiplano que discurre de norte a sur. Y como el aeropuerto de Fianar no operaba —y volar es siempre la última opción—, debimos viajar dos tardes al caer el sol, cinco y doce horas sobre asfalto agujereado y a bordo de minibuses —los llamados *taxibrousse*— que sobrevendían las plazas para pagar en los controles los sobornos de los guardias.

El primero, de Tana a Antsirabe, lo tomamos en una parada suburbana y enfangada, sin señalización alguna, después de sufrir uno de los megaatascos vespertinos de una capital con tres millones de habitantes y calles de pueblo grande. Ya en medio de una noche prematura, tratamos de sobrevivir a la avalancha de mediadores insistentes aprovechando la complicidad del taxista, que se implicó en persona y nos incrustó junto a otros veintitrés pasajeros en una furgoneta tipo *Equipo A* de quince plazas y de techo bajo. En el camino, nos encimamos más o menos a medida que otros entraban o desaparecían por las ventanillas y llegamos a los 1500 fríos metros de Antsirabe al filo de una medianoche.

En el segundo tramo, de Antsirabe a Fianar, ocupamos los asientos de copiloto a lo largo de una carretera montañosa en oscuridad total. El transporte de largo recorrido entre ciudades es siempre vespertino para prevenir asaltos en la carretera. Se acuerdan unas horas de salida para circular en caravana, pero ningún minibús sale antes de llenarse hasta los topes y es preciso pactar un punto en el camino para reagruparse. Ya en pleno monte, solo se movían los perros que emergían ante los faros del *brousse* entre los bancos de niebla y la llovizna. Cada cierto tiempo, los faros descubrían grupos de casitas alargadas de ladrillo y tejados de paja que formaban pueblos sin luz eléctrica. Eran pueblos-calle: se estiraban a lo largo de la carretera y parecerían abandonados si no fuera por algunos coches entre las tablas de lo que tal vez eran puestos de venta vacíos. Nos detuvimos tres veces ante hogueras de controles militares que esperaban noticias de bandidos. Frente a ellas, regletas de puntas de

acero se atravesaban en la carretera señalizadas por botellas de refrescos ensartadas. Pero la única caravana que se formaba ante las púas era en sentido inverso. Nosotros no juntamos más de tres vehículos que, retirada la regleta, se daban a la fuga. Los giros del conductor y el serpenteo sin tregua no nos dejaban ni pensar en asaltantes. Y en los controles aguardamos tanto que pasamos al plan B, y llegamos a Fianar con un militar a bordo que hizo medio recorrido con el fusil vertical dentro. Ya de madrugada, nos abordó otro enjambre de vendedores y taxistas y hubo que optar por uno. Una casa tradicional apareció en un callejón insospechado y nos instalamos por dos noches.

El lunes, el día de comprar nuestros billetes, entramos al estadio local a ver un partido de la Champions League malgache y deambulamos hasta cansarnos por los hangares y talleres del Fianarantsoa Côte Est (FCE). Estábamos ya dentro del perímetro invisible de la empresa cuando un personajillo nos llamó de lejos y se acercó haciendo aspavientos por la vía. El hombre vestía un suéter roído y una gorra Air Jordan y pudo ser cualquier vecino que decidió erigirse en repentino vigilante para llevarse unos cuantos ariaris. La escena, que funciona por contraste, era totalmente opuesta al último encontronazo que habíamos tenido los dos por fisgonear en vías extrañas: el del guardia jurado georgiano que, sin gritar porque ya estaban su corpulencia y su vozarrón, amenazó con tirarse sobre nuestras cámaras si no abandonábamos al momento las vías muertas de la estación de Tiflis. En cambio, a aquel vecino de Fianar también hubo que creerle, pero tras darle los ariaris que esperaba levantó su veto y nos pidió que le hiciéramos una foto. Una vez dentro del hangar y junto a otros vagones, tornos y engranajes fundidos en Angers y en Auxerre, dimos con una especie tan amenazada como algunos de los lémures de estas selvas: un automotor francés con un morro morrocotudo y un recubrimiento de caucho en las ruedas. Era de los años treinta, estaba pintado en dos tonos azules que resplandecían y hasta tenía una bocina intacta. Mantener entre algodones aquella discordancia que allí llaman Micheline había sido mucho más sencillo que salvaguardar la línea.

Barro, cámaras y plátanos

Poco antes de las siete de la mañana y mucho antes que ningún interventor, una agente de migración recorrió nuestro vagón pidiendo pasaportes. Miguel fotografiaba la locomotora y se encontraba con un matrimonio de Tolosa, y yo, que sí estaba en mi sitio, trataba de interpretar el mapa de la línea que encontré junto a la ventana.

Grabados en la mesita adosada leí «Ste-Croix hôpital», «Yverdon-les-Bains», pero también «*point de vue*» o «*téléski*». El fallo de *raccord* continuaba en el vestíbulo del vagón. Enmarcadas, descoloridas en tinta azul, encontré dos postalitas de diseño modernista. Sobre ellas estaba escrito en francés «De venta en estaciones y kioscos», y dentro se anunciaba la «línea de Sainte Croix *cantón de Jura* 1200 metros». Lo había leído en un cuadernillo que vendían en taquilla y ahora comprobaba que era cierto: los turistas viajaríamos en antiguos coches suizos.

El primer tramo del recorrido discurre junto a la carretera a Antsirabe. Es decir, por veintintantos kilómetros, hasta Sahanbavy, desandamos camino, pero esta vez sumidos en una luz blanquecina. Había llovido por la noche y la niebla seguía pegada a los arrozales inundados. Cada cierto tiempo surgía una ladrillera a cielo abierto donde trajinaban obreros de cualquier edad. En una de ellas había tantos niños que aquello parecía más una escuela, pero en vez de libros, los ladrillos eran de verdad. Y más que nada, a cada rato, hombres, niños o mujeres seguían estrechísimos caminos que, casi haciendo equilibrios, los llevaban a sus tareas entre los arrozales, que eran espejos de agua. Sobre aquellos nerviecillos del paisaje, transportadas siempre a pie, desfilaban vigas, coladas de ropa, mochilas o incluso bicicletas a hombros. En los ríos malgaches, las mujeres frotan platos y cuencos con las manos y los pies, una peculiar habilidad, pero a esa hora algunas lavaban a mano las ropas que después dejarían a secar sobre arbustos en la orilla. Otras manos se agitaban hacia el tren, una breve distracción para aquellas mujeres que, en grupos, preparaban los arrozales inundables a base de enormes terrones a golpe de azadón.

La pequeña economía de aquellas aldeas se nos había desplegado ante los ojos la víspera cuando, entre la llovizna, había llegado a la estación de Fianar un tren viejo y sucio, parecido al nuestro pero sin vagón para turistas. Con las puertas abiertas y lleno de manchones de pintura, se estacionó en una vía sin andén, y los pasajeros, que tuvieron que bajarse sin ayuda, formaron en el andén más próximo una barricada temporal de bártulos. Vi la escena bajo una lluvia fina y junto a un chico y una chica que observaban contra la pared del edificio. Vestían de forma occidental, trabajaban en las oficinas del tren y parecían haber salido a tomar aire. Ellos me dijeron que los días en que no llegaba a Manakara, el tren venía solo desde Sahanbavy. Frente a nosotros, casi todos los pasajeros eran mujeres. Según iban subiéndose al andén se echaban a la espalda a sus bebés-crisálidas y llenaban sus manos y cabezas de cestos rebosantes, sacas pesadas y

enormes racimos de bananas. Acuclillado, yo observaba y fotografiaba con la incomodidad del recién llegado que se sabe impresionable y se pregunta si, acaso, lo que podía hacer era ofrecer sus manos.

—Qué habilidad tienen para echarse la carga sobre la cabeza —dije bobamente.

—Sí, la verdad —respondió el empleado.

—¿Y pesan mucho esas sacas?

—Me imagino, pero no lo sé. Nunca he cargado una.

Quien sí debía de estar ya cargando sacas era Annick a la orilla de algún río. El ferrocarril malgache se había comenzado a planear poco después de la colonización francesa —1896— y respondía a una lógica político-militar, aunque pronto se justificó con el espíritu «civilizador» que le auguraba al tren el general Gallieni, el gobernador de turno. El poder colonial eligió Tana, la misma ciudad desde la que los merina, la etnia dominante, controlaba gran parte de la isla antes de su llegada. Por un lado se quiso unir Tana con Moramanga y el puerto de Tamatave, al este, y por otro, vía Antsirabe y Fianarantsoa, con el puerto de Manakara, al sureste. Sobre el papel, ambos puertos del Índico hubieran quedado como dos extremos de una gran C un poco cuadrada y con un apéndice hacia el norte, casi a modo de serifa de esa C.

En su tesis de maestría, el historiador local Josoa Mbohira Tolojanahary escribe: «Cecil Rhodes en África del Sur, Kitchener en Egipto y el coronel Thys en el Congo estuvieron de acuerdo con la afirmación de Gallieni: "Los raíles cuestan menos que los cañones y llevan más lejos"». Pero ni aquella utopía civilizadora, tan en boga entonces, ni las previsiones de exportar materia prima conllevaban promover el desarrollo, sino favorecer la colonización de las áreas más ricas por el hombre blanco, y se basaron en un interés y una productividad poco realistas. Tolojanahary escribe que los reportes fantasiosos y las previsiones erradas de Gallieni llevaron a trazados indebidos. Para unir ambos puertos, los extremos de esa C, y dar salida a la producción silvícola que confluía en Manakara se había excavado entre 1896 y 1904 el faraónico canal de Pangalanes, 645 kilómetros paralelos a la costa a salvo de la furia del Índico. Y como no es cierto que la FCE es la única línea malgache con tren de pasajeros, Miguel y yo habíamos recorrido previamente el extremo norte de la línea que circulaba entre las playas y el canal, el apéndice norte de esa C entre Tamatave y Brickaville. Resultó ser una franja casi despoblada y de pocos recursos, y hubiera sido más provechoso llevar el tren a Tamatave por el lago Alaotra, no lejos de allí, pero en el interior, una fértil cuenca arrocera a la que luego hubo que abrirle

otro nuevo ramal.

De nuevo en el sur, era común que algunos turistas subieran al tren en Sahanbaby, lugar de las únicas plantaciones de té de Madagascar. Allí, la vía se despegaba de la carretera, giraba hacia el sureste y, ya en solitario, comenzaba un tobogán selvático rumbo al viejo puerto de Manakara. Entre Fianar y la costa existía ya un camino en la década de 1900. Iba a dar a Mananjary, al norte de Manakara. A menudo estaba impracticable y en 1917 se fijó un servicio de correo a base de carretas de bueyes. Las obras del FCE duraron de 1926 a 1936. La línea sumó 168 kilómetros y para salvar el desnivel entre el altiplano central y la llanura costera hubo que abrir cuarenta y ocho túneles y tender sesenta y siete puentes. Hacía falta mantener la promesa de inversión a los colonos establecidos entre los betsileo, pobladores del sur del altiplano, que por otra parte habitaban una región mucho más rica que el altiplano central de los merina.

En cambio, según Tolojanahary, los costos que tenía la red norte ya en los años treinta mostraron que exportar había perdido su sentido. Inaugurada en 1913, Gallieni la llamó entonces «el ferrocarril del arroz», pero en 1934, llevar arroz del altiplano hasta la costa salía más caro que traerlo de Indochina. Y en 1958, según el economista René Gendarme, aún era más barato traer una tonelada de cemento desde Marsella hasta Tamatave que llevarlo desde allí a Antsirabe por los 521 kilómetros de vía.

Durante las obras del FCE se reclutaron cinco mil hombres cada año y se calcula que entre epidemias, hundimientos y otros accidentes fallecieron entre ese número y diez mil personas. Las cifras las da Karen Schoonmaker en el cuadernillo que encontramos, que destina su ganancia a cuidar el patrimonio. Los números son un escándalo. Pero aquellos malgaches tenían estatus jurídico inferior a los franceses y, de todas formas, no parece que a la autoridad colonial le importara demasiado el precio de dotar de tren al sur. Para rematar, Tolojanahary escribe que en los años treinta sí hubo desarrollo en el país pero que, más que generar inversión, las obras del tren dieron pie al saqueo de recursos forestales y mineros. El tramo Antsirabe-Fianarantsoa, la unión entre la red del norte y la del sur, nunca se construyó.

Sin embargo, la lucha por la independencia también vino ligada al tren. La insurrección de Moramanga —cien kilómetros al este de Tana—, con el ataque a un cuartel francés, había sucedido en marzo de 1947. Una noche, un mes después de aquello, un tren de ganado que llegaba desde el lago Alaotra con 166 detenidos fue ametrallado hasta que los quejidos dejaron de oírse. Los setenta y uno que

amanecieron moribundos fueron encerrados y obligados a cavar sus tumbas antes de que los remataran. El relato se recompuso gracias a M. Rakotoniaima, que milagrosamente sobrevivió al tiro de gracia[76]. Pero Moramanga fue solo el principio. La lucha fue reprimida con soldados senegaleses y se usaron tácticas que ya incluían vuelos de la muerte y que, según algunos, fueron el preámbulo de la infame guerra de Argelia. Francia reconoce que en 1960, cuando Madagascar logró su independencia, las víctimas eran 89 000. La historia bélica y el tren van a menudo de la mano, y así estaba grabado en los propios rieles del FCE. Eran rieles alemanes, fundidos a finales del siglo XIX. Cuando estalló la Primera Guerra Mundial fueron parte del botín francés, y pronto íbamos a comprobar que aún circulábamos sobre ellos.

En Sahanbaby empezó a oírse un alboroto con acento ibérico. Tuvimos que volver a nuestros asientos y la ventanilla por la que nos asomábamos a ratos fue tomada por aparatosos *zooms*. Como nos esperaba un viaje largo, Miguel y yo nos presentamos. El grupo viajaba con un guía local y había organizado un recorrido por los lugares más fotogénicos del país. Por eso, dijeron, aquello no era un viaje turístico exactamente, sino fotográfico.

—Ya he llenado otra tarjeta —dijo uno de ellos, y anunció que había pasado de largo las mil fotos.

A ojos de los locales, todos nosotros éramos *vazahas* —se lee *vazá* —, literalmente «hombre blanco». En taquilla se obligaba a los foráneos a pagar el billete de primera, que tenía impreso un mosaico de anuncios de hotelería local y un mapa con las altimetrías al reverso. Costaba 70 000 ariaris, unos dieciocho euros al cambio, en lugar de los 20 000 del trayecto completo en segunda o los 16 000 de la tercera. Pero al menos, pensé, al cabo de una semana mi asiento, que era cómodo y espaciado, iba a ser mío y solo mío. Así que no puse muchas pegas a nuestra jaula de oro alpina con asientos ergonómicos y grandes ventanales. Traicioné mi crítica habitual y en vez de ver allí un injerto poco autóctono pensé que tocaba disfrutarlos. Esos cristales que habían sido colocados para contemplar quizás el Jungfrau o el Cervino iban a mostrar como ninguno el bosque primario de Madagascar. Hasta aquel momento, había establecido un pacto tácito con una viajera oriental que ocupaba el mismo cubículo al otro lado del pasillo: yo me aproximaba sonriendo a su ventana cuando encontraba algo que quisiera fotografiar y ella, tranquilamente, hacía lo mismo en nuestro lado. A partir de Sahanbaby, a ambos nos chocarían las rodillas y nos pelearíamos por el mismo ventanal entre las ráfagas de los recién llegados.

Tratatatata.

En el bosque, cada una de las estaciones era un pequeño hormiguero que se sacudía al irrumpir el tren. Las paradas eran largas y en cada sección del tren sucedían escenas diferentes: en los vagones delanteros, los comerciantes del lugar cargaban sus fardos de mercancías; en los últimos había un trasiego de pasajeros locales que subían, bajaban o se despedían, y de la sección central, por las ventanas, salían grandes objetivos y billetes pequeños y manoseados. Debajo, sobre las cabezas de señoras y niñas desfilaban bandejas con *samsas* —*samosas* de cebú— o racimos de pequeños plátanos. En todo momento, otra multitud de niños observaba la escena sosteniendo a veces bolsas de cacahuetes en la mano o bien cargando a un hermano aún menor a las espaldas. Muchos de ellos recibían las fotos con aparente indiferencia, tal vez resignación ante el *vazaha*, esa especie no tan nueva para ellos que sobresalía de los vagones centrales. Al principio, guardaban las distancias. Pero ante el gesto de algún pasajero, uno de los niños vendedores preparaba una bolsita de *samosas* o bajaba un racimo de plátanos y los otros se abalanzaban sobre el brazo que sostenía los billetes.

El 60 por ciento de la población malgache tiene menos de veinticinco años. Angelin, un pasajero del *taxibrousse* que nos devolvería a Fianar, trabajaba en un centro comunitario y me diría que los matrimonios tradicionales se dan a los quince o diecisiete años pero que, además, hay muchas madres solteras. En el *ranking* de la natalidad mundial, los primeros treinta puestos son casi monopolio de países africanos, pero lo que hoy hace la diferencia es el descenso de la mortalidad en niños.

—Cuidado, cuidado con las mochilas —dijo, de pronto, alguien a bordo.

Y lo dijo, después, también Miguel. Algunos de aquellos niños se habían encaramado al tren y ahora pedían entre nuestros asientos. La última vez que mi hermano me había dicho aquello, recién aterrizados en Tana, otros tres niños habían corrido con mi cartera en sus manos, y 150 euros y mis dos tarjetas, después de suplicar con caras tristes y de deslizar una mano escondida bajo la gorra con la que pedían dinero. «El círculo de la pobreza lo cierra la corrupción —me diría Angelin—. Un niño pobre no puede pasar de diez años en la escuela, hay que ir a la privada. Y el sindicato de maestros está en huelga desde abril y los exámenes son en seis meses. ¿Cómo los van a pasar si para pasarlos, para tener buena nota, además hay que pagar?» Fuimos a la comisaría de Tana casi por curiosidad. La carta de denuncia tuve que escribirla yo en francés antes de que un agente al borde de la jubilación la transcribiera, dedo a dedo, en un viejo PC junto a otro

agente que usaba una máquina de escribir. Luego la imprimió, le puso cuatro sellos rojos y me la dio como quien entrega un diploma de asistencia. Aquí, en la selva, todo parecía mucho más amable que en la lejana y maleada Tana, con su jaleo y sus mercados masivos, y nadie a bordo había reparado en estos niños. Señalaban con pudor los mismos cacahuetes, plátanos o *samosas* que habían entrado por las ventanillas, así que parte de nuestra comida recién comprada volvió a bajar como subió, esta vez por la puerta, en las manos o en las bocas de esos críos.

En las laderas más altas, la línea atravesaba los últimos bosques primarios. Las reservas nacionales y los corredores que las unen tratan de garantizar el futuro de lémures, camaleones o palmeras y otras especies que son en su 70 por ciento endémicas. Pero en este mismo vergel del mundo, el 90 por ciento de la población vive con menos de dos dólares diarios y la mitad de los niños menores de cinco años están malnutridos77. «A un bebé hay que darle trescientas calorías diarias, pero los padres les dan a veces cien —me dirá Angelin—. Siempre comen arroz, mandioca, hidratos. Y el cocinarlos distinto, cambiar la dieta, es clave.» En el tren de Tamatave a Brickaville habíamos conocido a Samantha y Matthew, los dos únicos extranjeros a bordo, *peace corps* estadounidenses a los que veintisiete meses de servicio social a tres horas del asfalto más cercano empezaban a pesarles. Ellos nos mostraron hasta qué punto el arroz, el rasgo malgache más asiático, era central en muchas vidas: *fialamboly*, la palabra local para decir *hobby*, significaba, literalmente, dejar el campo, que habitualmente es el arrozal.

Sin embargo, en estas montañas, el arrozal era la amenaza máxima del bosque original malgache. El 90 por ciento de él ya se ha convertido en arrozal o pastos. Y las paradas del tren, de hasta media hora, eran más largas allá donde se habían especializado en recolectar y cargar un producto del bosque u otro. Así, en Ranomena se obtenían madera o guayabas chinas; en Manampatrana se cargaba café, y en Fenomby y Sahasinaka, lichis, mangos y aguacates, cítricos según temporada y plátanos todo el año. Aunque el ferrocarril de Fianar a la costa ya era una de las actividades preferidas en las guías y en los blogs sobre la isla, la economía de unos 100 000 campesinos ribereños seguía siendo agrícola. En muchas dietas familiares el cebú resulta prohibitivo, y la preservación —y reclamo turístico— de los últimos bosques pasa por obtener el fruto de los árboles de las laderas y así evitar su quema y tala. En toda aquella selva probablemente no había un solo coche; tampoco señal de móvil en las estaciones, y mucho menos en plena vía. Pero si el tren seguía circulando, esos frutos se

convertían en *commodities* y en las cabeceras de la línea se cambiaban por arroz. Mientras sobreviviera, su presencia suponía un mercado itinerante y cada parada convertía la estación de turno en capital de la comarca.

La locomotora diésel roja siguió abriéndose paso entre el verdor a base de vueltas y revueltas, pequeños túneles y puentes, y al dejar atrás el bosque primario y secundario continuó bajo unos paredones pétreos. Al ser de vía estrecha —y sobre aquellos rieles centenarios— la velocidad no era su fuerte, pero con radios de curva tan cerrados se apegaba a la ladera sin necesidad de grandes obras. Sobre ella, los bananos y las palmeras ravinala se desplegaban por las laderas como enormes manos saludando y al costado izquierdo, cuando la vegetación lo permitió, un valle frondoso se abrió a los pies del tren y el horizonte se extendió hasta donde lo engulló la bruma. Las ventanas vacías cotizaban más en las curvas muy cerradas o en cada parada, y cada vez era más difícil hacer fotos sin ropas chillonas de montaña, *zooms* y codos de *vazahas* asomándose en las ventanillas. Al costado derecho, una serie de saltos de agua encadenados cayeron de la altura. Formaban una especie de cola de caballo que se perdía bajo una pasarela por la que el tren salvaba el cauce.

Entre el grupo de paisanos había un acento diferente. Su guía hablaba muy buen castellano y respondía tanto a dudas sobre la logística del itinerario como a cuestiones sobre las costumbres del lugar. Aderezaba el viaje con vivencias personales y capeaba en parte la distancia cultural del grupo, porque cuando uno se libra de la obligación de buscar transporte, de sufrir el apelotonamiento o de emplear la lengua hace más fáciles sus días, pero añade nuevas capas entre sí y el escenario. Lo mismo que sucede si te ves confinado a un vagón panorámico suizo.

—He subido a la locomotora y también he ido en tercera clase — anunció de pronto, triunfante, uno de ellos. Y debo agradecerle el efecto que hizo en mí esa frase porque, en verdad, yo viajaba un poco aletargado.

Los *vazahas* éramos objetos muy dignos de estudio, pero me costaba entender qué hacía yo aún dentro del vagón alpino. Después de viajar en *brousse*, los asientos suizos parecían haber desactivado en mí cualquier tipo de curiosidad, incluso periodística. El trayecto era largo, quería mantener mi asiento al menos unas horas y disfrutar la compañía de mi hermano, verdadero instigador del viaje a la isla. Pronto sentí que el francés era una mera ayuda que solo agilizaría algo nuestro paso por Madagascar. Siendo nosotros tan distintos ya a primera vista, asumí pronto que nuestro viaje era de corto alcance y

por momentos me dejé llevar. Además, ¿cómo pretender otra cosa si ni siquiera lo llaman a uno *sir*, como sucede en la India, ni *monsieur*, su equivalente en francés?; ¿ni *yuma*, como interpelan en Cuba al extranjero, ni *gringo*, ni siquiera nada parecido a *guiri*? Sin malicia, los niños apelaban al color de piel y lo saludaban alegremente a uno *vazaha!* Yo empecé a dar la vuelta a las sílabas y a responder *Ça va!* (¿Qué tal?).

El fotógrafo inquieto volvió a saltar del tren. Esta vez llevaba un dron consigo, y aunque no bajé a verlo volar, me bastó con oír luego su relato. A mí me falta arrojo, lo sé desde hace tiempo, pero, ya antes de aquello, cada vez estaba menos cómodo entre *zooms* y ráfagas de fotos. Yo mismo fotografiaba con esa sensación de hacer primero la tarea, una tarea autoimpuesta, y relajarme luego, pensando en cada momento que esa toma mejoraría lo que ya tenía. Pero eso era un bucle sin fin y lo sabía. Y aquellos *zooms* disparaban más y más directos a la cara de los niños.

Fue poco después cuando, sentado en un raíl hundido en la enésima estación, apareció de pronto el niño albino; aunque el niño y su albinismo ya estaban ahí, probablemente muy cerca de su casa, y los que aparecimos fuimos los pasajeros. Siguiendo el raíl, a su lado, otro puñado de niños descalzos hablaban y reían entre ellos cara al tren, pero aquel chico blanquísimo, sus codos en las rodillas, los pies blancos también descalzos, sostenía un pequeño palo y se tapaba los ojos con las muñecas. Me acordé de Ramón, un soldadito boliviano en el ramal de Uyuni al que hacía daño el sol, y pensé de nuevo, como aquella vez, en las gafas que llevaba en mi mochila. Pero aquel niño se tapaba no solo del sol, sino de los ojos *vazaha* y los ojos Nikon-Canon que le señalaban desde arriba; de la mujer rubia que entró a nuestro cubículo, sacó su camarita compacta, alargó su ego telescópico con dos manos y, tras llenar su pantalla con aquella piel tan blanca como la suya, disparó sin dejar de hablar; y sobre todo, del fotógrafo del dron, que se lanzó a tierra, rodeó al niño y se tumbó, se recargó hacia atrás apuntándolo y le dijo que mirara. Al percatarse, el niño le dio veloz la espalda, se agazapó y se refugió en sus manos.

Tratatatata.

Los buenos cronistas de viajes nos alertan del peligro que corremos ante lo que llaman exotismo. Uno busca y busca justificaciones, sopesa la escena y cuando cree que la foto tiene algo que aportar, cuando cree que ha entendido algo, es cuando hace clic. O eso es lo que intenta, porque es sabido que el albinismo en África no es un simple asunto de pigmentación, sino el problema de aceptación, un tabú a menudo. Pero, ¿podíamos aportar algo a aquel niño sin

colaborar con el estigma? ¿Podemos nosotros, tan de paso, resultarle al menos neutros a aquel niño? Sin moverme de mi asiento, abrí el cuadro, busqué al grupo de niños que ahora miraban el tren abrazados y dejé en un lado del visor al niño albino, sentado aparte, palo en mano. De esa forma, pensé, aquello era una escena y el pequeño abismo entre ellos tenía algo que decir. Pero no bastó. Sentí cómo el niño levantó la vista y, como si sintiera mi cámara, volvió a taparse los ojos con las manos y a mirar al suelo.

Ta.

Quizá debí escribir esto para contrarrestar la foto. Dudo que esas caras sean insensibles a un tubo cilíndrico que los busca, mucho menos cuando les apunta al ceño y no ha existido tiempo de empatizar o de obtener al menos una mueca, un permiso tácito. Poco después escucharía a la fotorreportera barcelonesa Anna Surinyach compartir en público el dilema que aún traía, tiempo después, tras haber tomado una foto a un fallecido pese a haber interpretado un gesto de aprobación de su madre, que lo acompañaba. Pero Anna estaba haciendo un trabajo de denuncia y esa foto, de alguna forma, era necesaria. Como fueron, pienso, las tomas cenitales que el fotógrafo Santiago Araú sacó volando su dron magistralmente, elevándolo en vertical de entre las ruinas, para mostrar el alcance del terremoto del 19 de septiembre de 2017 en Ciudad de México. Y sin embargo, allí no todo el mundo pensó igual. El dilema persistirá, pero lograr una mirada respetuosa y propia siempre será cuestión de tiempo. En aquella estación sentí que tal despliegue avasallaba y alteraba el paisaje al punto que el resultado perdería de inmediato realidad, al tiempo que añadía al estereotipo del *vazaha*. Porque el *vazaha*, aunque no aparezca, es juez y parte de la foto. Sin los *vazahas* de turno, por ejemplo, Paul Theroux no hubiera iniciado *Las columnas de Hércules* comparando a una turista con la mona a la que ella misma incordiaba en el peñón de Gibraltar, ni hubiera dado la vuelta al Mediterráneo premeditadamente en temporada baja, ya en 1994, observando la huella que queda tras el turismo.

El fotógrafo y otro paisano volvieron a subir a bordo cuando ya arrancaba el tren.

—¿Qué? —les recibió una de sus compañeras—. ¿Cuántas almas habéis robado ya?

No quise recordar sus nombres. Más bien preferí olvidarlos, porque todos podemos ser *vazaha* de turno.

El gallo. Annick

Respiré al sentarme en segunda clase, con bancos y portabultos de

madera, entre bolsas de ropa, cestos de hoja de rafia y unas barras de pan. Las ventanas eran también grandes y bajadas y allí viajaba Auguste, otro malgache fuera de lo común: tenía treinta años y no estaba casado. En su isla no necesitan ser altos ni corpulentos para ser militares, y él viajaba desde el cuartel de Fianar hasta Fenomby, el pueblo de su familia. A grandes rasgos, los malgaches son el resultado de dos colonizaciones, una de origen polinesio que pudo ser anterior al siglo V y otra desde el continente africano en torno al año 1000, y sus rasgos van desde la piel más negra hasta los ojos más asiáticos. De igual modo, su lengua es de origen malayo-polinesio, aunque con un buen número de préstamos bantúes. A partir del siglo XVI, los merina dominaron gran parte de la isla. Los comerciantes árabes y persas ya habían navegado estas costas; luego los europeos, que establecieron colonias, y la historia malgache se globalizó: pasó por el comercio de esclavos, el de las especias o la piratería. Tras la lucha por el botín africano a lo largo del siglo XIX, entre 1896 y 1960, la colonización fue política y religiosa a manos de Francia. Y ahora, tres veces al año Auguste usaba esta frágil línea trazada por franceses y excavada por malgaches para bajar hasta Fenomby, a nueve horas de allí.

—Las lluvias complican el trayecto de febrero a abril todos los años —me explicó Auguste.

El cuadernillo de Schoonmaker cuenta cómo en febrero y marzo de 2000 pasaron por allí Eline y Gloria. No eran dos *vazaha*, sino un ciclón y una depresión tropical, y en solo dos semanas barrieron doblemente la región. Unos 150 000 metros cúbicos de tierra quedaron sobre las vías y varios tramos de rieles, colgando. Las mismas lluvias que mantenían frondosos aquellos bosques únicos causaban ahora estragos y detenían tanto la salida de las cosechas como la llegada de arroz. Si el tren no volvía a pasar, los locales comenzarían a talar el bosque para cultivar y alimentarse. Auguste dijo que con las lluvias también aumentaban los brotes de paludismo. Y si los hospitales ya quedaban lejos, sin tren eran una absoluta ilusión.

Las primeras concreciones del Madagascar independiente habían sido en forma de repúblicas socialistas. Primero fue una tutelada por Francia y luego otra dictatorial y militarizada que claudicó en 1992. Antes de ceder a las protestas, el Gobierno había aceptado una serie de medidas de los organismos financieros internacionales. A mediados de los años noventa, la mayoría de los servicios se liberalizaron, pero en lo ferroviario, la grave falta de inversión en los años ochenta continuó en la década siguiente.

El Gobierno socialista siguió sin mover un dedo por sus trenes,

pero sí se puso en marcha una industria nacional que incluyó la gestión del canal de Pangalanes, un astillero en Mananjary o un prototipo de avión malgache —llamado *Hitsikitsika* «halcón»—. Y nosotros, mientras estábamos aparcados en Fianar, habíamos encontrado dos iconos muy curiosos de esos años: dos coches Karenji. Con líneas muy rectas y un cebú por logotipo, los Karenji, en especial el Mazana, eran simples como un dibujo animado y tenían cierto aspecto de safari. Entre 1985 y 1990 se fabricaron en Fianar menos de cien coches y un papamóvil para Juan Pablo II. La fábrica cerró en 1993. En 2010, una sociedad local propuso retomar la producción del único coche cien por cien africano y en 2016 estrenó el Mazana II, con un aire de rinoceronte y alma muy malgache: robusto, económico, adaptado al polvo de los caminos y a su horrible combustible y recordando lo inútil de la aerodinámica: como en su antecesor, el capó baja en picado para poder ver los socavones, las gallinas o los niños, todo lo que puede atravesarse en cualquier viaje por la isla.

En la red norte, la compañía privada Madarail empezó a operar apenas en 2003 y hoy, con algunos tramos renovados, une dos veces por semana la ciudad del lago Alaotra —Ambatondrazaka—, con Moramanga y Tamatave, principal puerto del país. Pero al sur, aislada y envejecida, la línea de FCE había sufrido la clásica mala gestión de las empresas públicas y parecía destinada al cierre. Fue en el último momento cuando la región entera se movilizó para evitarlo. El alcalde de Sahasinaka dijo que los jefes de la región no se alineaban así desde tiempos de la colonia. Parecía difícil que el tren pudiese revertir la inercia de la falta de inversión generalizada de un país políticamente inestable —el último golpe de Estado fue apenas en 2009—, mayoritariamente agrícola y con las dificultades añadidas de su clima y geografía. Pero a partir del mes siguiente, la población se volcó en la reconstrucción y llegó ayuda internacional. El país está repleto de cooperación secular, religiosa o gubernamental occidental —lo que quiera que eso signifique—, y el tren no iba a ser menos. La reapertura de la línea la costeó USAID —«*from the American people*»—, y se sumaron la Unión Europea, el Banco Africano de Desarrollo y el Banco Mundial.

Y también SBB, los ferrocarriles suizos. En la pared, bajo los cestos de rafia y las bolsas vi unas pequeñas fotos en blanco y negro, enmarcadas, con pinta de llevar atornilladas medio siglo. Asomaban detrás de un metacrilato del que solo quedaba parte y nadie les hacía caso. Entre candelabros, ventanales y sillones tapizados, un pie de foto medio borrado situaba en alemán el castillo de Jegenstorf. Otro, bajo las nieves del Jungfrau, identificaba Grindelwald-First, una de las

primeras mecas del turismo invernal del siglo XIX. Así supe que el tren entero, salvo los furgones para carga, era un *déjà-vu* suizo.

También se aprovechó el momento para construir un mejor sistema de drenaje, y se explicó a los residentes que los taludes se desmoronaban al paso del ciclón porque el *tavy*, la tala para cultivar terrenos, no hacía sino desproteger la tierra. Se inició un programa de reforestación y novecientas familias colaboraron para reforzar las inmediaciones de la vía a base de vetiver, una gramínea india pariente de la citronela. Sus raíces penetran en la tierra verticalmente hasta cuatro metros, así que el vetiver sujeta los taludes como tirafondos en la vía.

—Coooooc —oí de pronto.

Hubiera querido escribir cocorico, que es como despiertan los gallos en francés al personal, pero aquel viajero no dijo quiquiriquí ni cororico ni tampoco lo dijo en malgache. Fue un cacareo leve, un suspiro avícola ante la lentitud del tren o ante lo largo del trayecto. O como si intuyera su destino.

Obe, el dueño de aquel gallo, vestía con gorra y viajaba con su hijo de unos cinco años. Hablaba inglés además de buen francés y era profesor de ambos, pero eso no quitaba que, como un malgache más del ámbito rural, aprovechara el viaje a la ciudad para llevar un gallo y sacar algo por él. Obe y el gallo parecían conocerse bien. Lo llevaba contra sí, sosteniéndolo de la pechuga como quien sujeta con una sola mano a un recién nacido, y el gallo oteaba todo desde allí. Los dos posaron para una foto —el pie de foto diría «Profesor con gallo en tren malgache»— y, cuando el animal se encaramó al respaldo, Obe dejó que se recreara mirando por la ventanilla abierta como diciendo «déjenme en paz un rato». El hijo de Obe trataba de dormir en la butaca y, como no podía, miraba resignado al padre. Al fin hubo que atar las patas al gallo para meterlo en una bolsa plástica. Obe no tenía nada a mano y empeñé mi goma extra del pelo. Una vez reducido, su cuello, cresta y pico asomaban de la bolsa. Entonces, Obe rio un poco y me explicó:

—Es que está prohibido llevar gallos.

Una de las paradas más largas fue la aldea de Mahabako. Llevábamos todo el viaje sin señal de móvil, pero en maps.me, el gurú de los viajeros de hoy, la flechita azul situaba bien la vía y mostraba que nos emparejábamos al río Faraony. Cuando el tren finalmente arrancó y el gentío comenzó a quedar atrás, tres niños se colgaron de una de las puertas para surfear la vía. Iban descalzos y con ojos de adrenalina sobre el escalón de acceso, hasta que, uno tras otro, saltaron suficientemente lejos de los rieles. Volví a mirar adentro y fue

entonces cuando vi a Annick.

Annick era morena de cabello y piel, pero su atuendo la diferenciaba del resto de mujeres. Vestía una blusa beis, bermudas muy cortas y unas botas altas de goma, y llevaba dos bolsas sintéticas cruzadas. Aunque en segunda clase el vagón no iba del todo lleno y, desde luego, no tenía nada que ver con el apelotonamiento que se podía adivinar en tercera, ella viajaba de pie. Pensé que podría ser funcionaria o cooperante. Pero la clave estaba en sus botas, convenientemente altas, de goma.

—El tren tardó en arrancar por culpa mía —dijo—. Era mi carga la que se estaba embarcando.

Annick venía de Manaraha, una finca cuatro horas río arriba y acababa de descender en una canoa de madera junto a varios rollos de hojas de especies aromáticas.

—Exporto esencias. Mi abuelo era francés. El Gobierno requisó sus tierras, luego las recuperó y después yo heredé una parte.

En 1970-1971, la FCE había llegado a exportar 20 000 toneladas de café. Pero en 1992, cuando los precios mundiales cayeron a medio dólar por libra, trabajar en Manaraha, entonces un cafetal, dejó de ser rentable. La familia de Annick se mudó a Francia. Y ella, nacida entre los tanalas y conocedora de su lengua, volvió con veinte años a un país desconocido. En 2007, a diez años de morir su padre, regresó con su pareja a aquellas cuarenta y cinco hectáreas en medio del bosque tropical a orillas del Faraony.

Durante siglos, para legitimizar la relación entre persona y territorio, en Madagascar no hicieron falta papeles. En el capítulo malgache de su libro *El hambre*, el periodista Martín Caparrós escarba en busca de las raíces de ese problema nuevo y transcribe un diálogo con Norbert, un agricultor que vive al norte, en tierras de los sakalava, tradicionalmente pastores de cebúes. Norbert le dice que él, su padre y su abuelo han nacido allí donde él cultiva, pero que esa no es su tierra. «Mi tierra está en el sur, mis ancestros están ahí», le insiste. Y cuenta que los muertos no reposarán si no van a parar al sur. Que si hay que enterrarlos en el norte será algo temporal, mientras juntan el dinero para trasladarlos. Así, la pertenencia a las tierras de los antepasados es central en la idiosincrasia malgache. Pero los títulos de propiedad se impusieron sobre esa tradición y llevaron a la venta de terrenos habitados. Caparrós escribe que, primero, la apropiación de tierras fue en nombre del evangelio, que luego se llamó colonialismo y ahora es «capitalismo humanitario». Y muchas de esas tierras, sigue, hoy son propiedad de corporaciones extranjeras que exportan sus cosechas o especulan en espera de la próxima alza de los precios. Pero

Angelin, el viajero del *taxibrousse*, iba a objetar algo: «Los chinos compran al político dirigente, no compran las tierras. Y ellos obtienen los papeles para buscar oro y zafiro».

Encontraríamos algo parecido en Morondava, en el oeste seco del país. Desde un tuc-tuc, mientras el aire aliviaba parte del bochorno, vimos a familias hurgando en dunas de desechos ocres. Preguntamos al chófer, y se detuvo. Pidió a una niña que trajera un puñado de aquellos restos arenosos, y luego la niña vino, abrió su mano y mostró minúsculos cacahuetes. Eran dunas de cáscaras trituradas. Sus frutos debían de esperar en el pequeño puerto donde, nos dijeron, un chino las mandaba a su país. Pero allí, de vez en cuando, entre las cáscaras aparecía un cacahuete.

El caso más flagrante en el problema de la tierra fue el de la coreana Daewoo. En 2009, el alquiler masivo de terreno por parte del Gobierno malgache generó tal repudio que el entonces presidente tuvo que anularlo. El guion repetido era el de país asiático con poca tierra arable produciendo en país africano hambriento. Incluso el presidente de la FAO, Jacques Diouf, llamó a aquello neocolonialismo. Caparrós menciona a árabes y orientales, los llama los «sospechosos habituales» de Occidente, pero encuentra que los compradores de tierras «son, en muchos casos, fondos de pensiones de jubilados americanos y europeos». Sin embargo, con una corrupción al alza y un tercio de la población analfabeta, no eran comunes desenlaces como el de Daewoo. Y en el cuadernillo de Schoonmaker se lee: «Casi la mitad de los vecinos de la línea poseen muy pocas tierras o ninguna, debido a deudas contraídas o a propiedades que han sido hipotecadas. La supervivencia de esas familias también depende de la línea».

Cuando el bosque se tala para cultivar, la tierra deja de ser útil en diez o quince años. Así que Annick se propuso rescatarla, retomar el uso local de la herbolaria y hacer que diez hectáreas, solo una pequeña parte, volvieran a producir. Llegó a un acuerdo con las comunidades locales. Sufragó la plantación de 10 000 plantas y árboles diversos para enriquecer los suelos, creó un vivero de especies en peligro y apostó por una industria a la medida: los aceites esenciales.

Annick vivía ocho meses en Lyon y los otros cuatro, sus preferidos, en Madagascar. Meses atrás yo había estado de vendimia cerca de Lyon, al sur de la Borgoña. Como joven *lyonnaisse*, ella también lo había hecho y nos pusimos a hablar de aquello, de las cosechas y de las nuevas formas de producir vino orgánico, con su propia terminología, como la biodinámica.

—Mis amigos me dicen que hago biodinámica sin quererlo.

Annick se giró y llamó a otro pasajero, un campesino de pequeña estatura que viajaba con ella y al que me presentó. Era su destilador.

Destilar consiste en meter las hojas en una caldera al vapor hasta que las esencias, impregnadas, recorren un alambique y decantan. Y para eso hacen falta muchas hojas: por cada quinientos kilos solo salen dos o tres litros. El destilador tendió a Annick una botella vieja con un líquido amarillento, ella le quitó el tapón y aquello me pareció alquimia pura. Eran dos litros, sí, pero también olían a quinientos kilos de hojas todas juntas.

En su web, Annick explica que una veintena de personas vive en la plantación a lo largo del año. Ellos disponen de tierras de cultivo y, a cambio, mantienen Manaraha hasta el tiempo de la cosecha. Llegado el momento, aunque ayudadas por otros trabajadores del entorno, son de nuevo las mujeres las que cortan las hojas a mano. Y obtienen *ravintsara*, jengibre, pachuli o limón. Vainilla, pimienta, cúrcuma o café.

La vía caracoleaba por una fronda de palmeras ravinala y bananos que nadie alcanzaba a cosechar. En un momento, el verde se disipó en un área talada y el río Faraony apareció al fondo de un valle. En las zonas llanas, entre los arrozales, había masas ralas de árboles, y sucedía exactamente al revés en las laderas, donde algunas terrazas furtivas aparecían como campos de golf en plena selva, solo que en vez de *caddies* y palos, lo que había eran campesinos y azadas. La única tecnología que se veía alrededor era aquella locomotora diésel con más de medio siglo. El Faraony, ancho y pedregoso, discurría lento por el centro del valle, y yo le pedí a Annick que me contara su recorrido entero.

—Son cuatro horas en *pirogue*. Después un día en tren, y otros tres o cuatro en camión pasando por los distribuidores de Tana. Luego la carga va hasta Tamatev, y desde allí, ya por mar hasta Le Havre.

Ese era el trayecto, claro, mientras funcionase el tren. Cuando no, Annick debía llenar un bidón y cargarlo cuarenta minutos a pie hasta la RN25, apenas un camino con rodadas para, si no había contratiempos, sacarlo de allí en camión. Por eso la historia se repetía. El costo de un frasquito de aceite de *niaouli*, *ravintsara* o *ylangylang* —nos ofrecieron unos similares al costo de un euro— se disparaba con los mediadores por los que pasaba en Tana y también, como en tiempos de Gallieni, a la hora de exportar. Una vez en Le Havre, seguían rumbo a Versalles y finalmente a la tienda de Manaraha en Cormantin, un pueblecito de Borgoña. En su web francesa, esos frasquitos terminaban costando ocho, doce y quince euros.

La tarde fue cayendo entre nuevas paradas, nuevos mercados

repentinos y nuevas *samosas* que pasábamos con una cerveza marca Gold. Regresé al vagón clase turista para juntarme con Miguel y allí se nos hizo de noche con Mercè y Gerard, una pareja de profesores catalanes que también había llegado al tren por libre. Ya sin luz, atravesamos una de las máximas rarezas sobre rieles, porque el aeropuerto de Manakara es uno de los tres únicos del mundo partidos por una vía. Al día siguiente madrugamos, y nunca vi nada en una pista tan lejano de la idea de volar como aquel tren. De regreso por la vía y mirando al suelo tuve mi tercer *déjà-vu* boliviano, pues fue allí donde aprendí a datar rieles. En uno leí bochum 1888: eran alemanes, pero eso, además, adelantaba la fecha en cinco años.

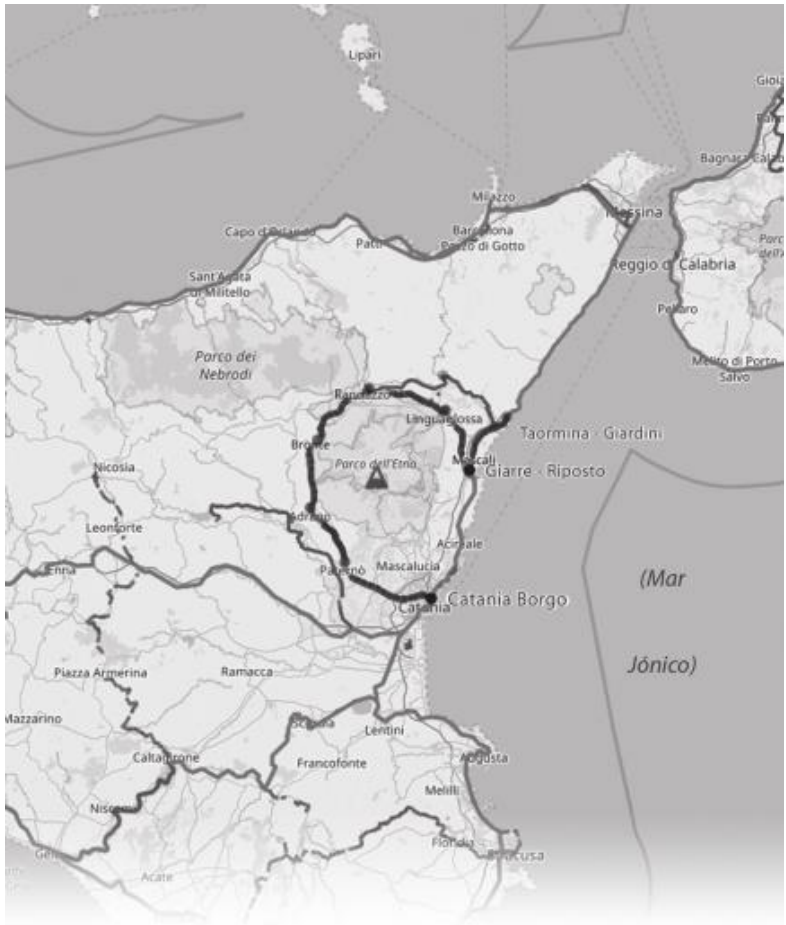
En Marakara, pasadas las ocho de esa noche, un empleado abrió las compuertas de los furgones delanteros y algunos pasajeros buscaron sus bultos a la luz de las linternas. El tren había recorrido 165 kilómetros en más de trece horas sin averías. El último tren ascendente había llegado a Fianar después de medianoche, así que los pasajeros se podían dar por bien servidos con el módico retraso. Ahora, Annick se iría a descansar y regresaría al amanecer a por su cargamento. Y nosotros terminaríamos compartiendo hotel con Mercè y Gerard y rindiéndonos a la evidencia al contratar juntos a Prince.

Con Prince, por la mañana, recorrimos en una panga cubierta y en mitad de un aguacero tremendo un tramo del canal de Pangalanes que de otra forma era imposible. En los costeños como él, que se ganaba la vida por los hoteles de Manakara buscando a quien guiar, no se veía un rasgo asiático. Vestía un chándal de *apparel*, llevaba gafas tipo Ray-Ban y una mochilita y tenía un aire a Carl Lewis.

Prince nos mostró el abandono en el que había caído el puerto, adonde no hace mucho llegaban los rieles. Y cómo por la bocana, resguardados por unos parapetos contra los que embestían olas descomunales, solo entraban a remo los cayucos diminutos de los pescadores a los que sus mujeres esperaban para recoger la mercancía. Pero no tenía muy claro por qué en una loma entre el canal y el mar abierto, como si los muertos miraran a su país de origen, había un cementerio chino del tiempo en que se abrió el canal. Con el canal construido bajo dirección francesa, era poco probable que aquellos chinos fuesen precisamente ingenieros. Recordé a los más de mil coreanos que, bajo promesas y engañados, terminaron trabajando en las haciendas yucatecas. Estos trabajadores habían sido sus contemporáneos. Sus tumbas eran muchas, y, viendo dónde acabaron reposando, parece que también se les truncó el sueño de volver. Un siglo después, el canal de Pangalanes estaba cegado y contaminado en ciertos tramos, y ahora, en la franja de tierra que quedaba, otros

alambiques decantaban aceite y algunos niños, tal vez hijos de los pescadores, esperaban a las pocas pangas de turistas bailando por puro gusto u ofreciendo artesanía. Para su suerte, después del chaparrón el cielo se aclaró y por el agua mansa, entre los juncos, apareció remando otra panga llena de *vazahas* con largos ojos Nikon-Canon. Lo mismo, imagino, habrán pensado al vernos ellos. Al menos, dos veces por semana, el tren seguía moviendo carga y lugareños hasta la estación y parte del turismo llegaba más allá del puerto.

◆ País: ITALIA
◆ Línea férrea: CIRCUMETNEA
◆Tramo recorrido en tren: CATANIA BORGO-GIARRE
◆ Otros lugares: Bronte, Randazzo, Taormina, Giardini Naxos



EL 'TRENINO' Y EL VOLCÁN

EL PEQUEÑO ‘GRAND TOUR’ DE SICILIA: A TAORMINA EN LA CIRCUMETNEA

La previa del viaje fueron dos cafés cortos en el bar del *parking* de una estación de barrio hoy convertida en terminal —Catania Borgo— en compañía de mi amiga Carmen, a quien había ido a visitar a Palermo, bajo un sol de invierno inocuo, tangente, que aunque fueran ya las 11:30 seguía pareciendo el de un amanecer. Frente a lo que pudiera pensarse, el invierno siciliano es frío y esos dedales de café, apenas dos sorbos de un negro innegociable, vienen en tazas tan pequeñas que merece la pena dejar la otra mano a resguardo en el bolsillo. Pero en el andén esperaba ya un Vulcano, un trenecillo blanco, negro y rojo de dos vagones, mucho más nuevo que todo su entorno, que arrancó en hora por una vía que no llegaba a ser métrica. Sus 950 milímetros eran ideales para tomar curvas cerradas, para apegarse al contorno del paisaje de lenguas de lava vueltas piedra, pero también, se diría, para esquivar las casas de los campesinos de Catania que, temiendo o no al volcán, las habían plantado en sus faldas, aquí, allá o más lejos, tan desperdigadas como rocas que hubieran llegado por los aires desde el cráter.

De catania borgo a randazzo

Vulcano culebreaba por la Catania suburbana, frenaba cada par de curvas con la facilidad de un autobús y a él iban subiendo niños. Desconocía los horarios escolares, pero parecían adaptados para poder subirse al tren. Pronto se llenó de mochilas y de enérgicas conversaciones y uno piensa que hubiera sido divertido ir al cole así. Este tren había resultado ser nuevo, pero en los apeaderos se cruzaba con sus hermanos viejos, que uno a uno, cual tranvías, aún servían en esta línea de ciento y pico años que daba vuelta a un volcán, en la que algunos se llamaban como él, que lo sufría y disfrutaba y, en fin, que se debía entera a él.

La Ferrovia Circumetnea también se parece a su inicial, la letra C. Es una C inclinada y abierta al este, de 110 kilómetros de largo, que desde 1895 deja al Etna dentro de ella y nace y muere en la costa del mar Jónico. Podría haberse diseñado con un compás enorme que, con

una pata dentro del cráter central, hubiera dibujado el trayecto. Y si no es una C perfecta, si los pueblos de la línea no tienen igual distancia al cráter, será por lo complicado de meter allí la pata del compás. La línea es inclinada porque tiene en el extremo sur Catania, que está a nivel del mar, y en su extremo norte baja hasta Riposto, un puerto conurbado con la pequeña ciudad de Giarre. A su vez, la línea costera y de vía ancha de los ferrocarriles estatales conecta, cerrándolos, los dos extremos de la Circumetnea. Esa línea, que va de Messina a Siracusa, tiene parada en Giarre-Riposto y en Catania, más al sur. Previo embarque en el estrecho de Messina, por ella aún circula junto al mar el tren nocturno que va de Siracusa hasta Milán, y otros fueron antes de Nápoles a Agrigento o cambiaban de mar uniendo Siracusa con Venecia y Trieste. En cambio, tierra adentro la Circumetnea toma altura, y en medio de esa C están Bronte y Randazzo, a 834 y 765 metros cada uno, entre árboles de pistachos e hileras de viñedos que surgen en medio de ese otro mar que rebosó del cráter y se petrificó a su alrededor filoso, picado y oscuro.

Al principio, desde el tren, el Etna era un manchón blanco y nuboso que asomaba al cabo de calles transversales, entre algunas casas y los cables de la luz. Según remitían esas casas, el tren ganaba lentamente altura y se iba rodeando de huertos de frutales. Lo que predomina en esta cara del volcán, y en todo el llano o valle de Catania son naranjas, entre ellas la sanguina. Aunque solo las veía allí colgadas, sabía que eran rojas por dentro y recordé que Sicilia me había entrado por la boca incluso antes que por los ojos o los poros. Allá por 2004, en plena carrera y tras un Erasmus en Holanda, a dos amigos y a mí nos quedó un mes libre, de nuevo en pleno invierno, antes de acoplarnos a las clases en Pamplona. Mandamos a casa las maletas y decidimos volver haciendo un Interraíl mediterráneo. Nos alimentábamos de repetitivos sándwich de *lomismo*, pero íbamos pertrechados de fruta que comíamos entre horas. Y un día, en Bolonia, antes de que las puertas se cerraran, saltamos fuera de un tren con una bolsa de peladuras y los brazos chorreando jugo rojo. Habíamos entrado por otro vagón y no habíamos visto ese por fuera. Todo él era un vinilo de medias naranjas rojas, y un eslogan: «*Arance rosse di Catania, uniche al mondo*». Quince años después supe por qué ya no quedaban sanguinas en Valencia. Su pigmento era debido al frío, y en invierno, en las faldas del Etna, las *sanguinelli* encontraban los metros que a aquellas les faltaban[78].

En Valcorrente, Paternò o Adrano iban bajándose estudiantes, pero gente de otra edad subía, bajaba, esperaba al próximo tren que descendiera hacia Catania. En muchas de las primeras paradas se

veían detenidos otros automotores, bien ocres con líneas naranjas o verdes con raya blanca, todos con muchas décadas encima y unos más orondos que otros, según su antigüedad. Eran los más, los que hacían el grueso de los veintiséis servicios diarios que la línea tenía por sentido, la mayoría circunscritos a las cercanías de Catania. Los sicilianos comparaban sus trenes con los de Lombardía y seguramente se quejaban con razón. Fuera, se veían trabajos en las vías, tramos que estaban siendo reparados previendo una electrificación temprana y algunos carteles de obra que anunciaban fondos europeos. Esta línea que yo esperaba medio olvidada rondaba al año los 80 000 viajeros y cubría la demanda que otras ya quisieran —al menos en este tramo— con trenes que hoy irían directos a un museo. Los cuatro Vulcanos, fabricados en Polonia con diseño italiano, habían sido los últimos en llegar.

Al principio me había dedicado a observar el ajetreo, igual que Carmen, pero no me cuadraba tanto lío siendo sábado. Un hombre al otro lado del pasillo y unas adolescentes junto a la puerta me confirmaron que el sábado en Sicilia había clases. Él dijo que los trenes comenzaban a las cinco, y que él bajaba pronto en autobús y luego subía en tren. Una de ellas también dijo que aprendía español en el colegio y que había practicado en Barcelona. Los dos sonrieron al hablar, y a mí todo eso me servía para dar la razón a Carmen, que llevaba un año en Palermo y seguía sorprendida con la amabilidad del siciliano. Siempre sonrientes, me había dicho ella; y siempre tratando de ayudar.

Era enero, el cielo estaba más bien azul pero la cima del Etna tenía pegadas grandes nubes entre las que se perdían la nieve y un leve penacho de humo. Ahora eran los frutales los que iban menguando y dejaban su lugar a arbustos grandes y pelados que se adaptaban mejor al nuevo suelo. Por el panel de leds del Vulcano desfilaba la próxima parada: Pa... Paso... Paso Zingaro. Ya habíamos entrado en el famoso malpaís, terreno pardo y complicado, resultado de una colada que había abierto grietas y covachas y que solo se dejó de ver donde las laderas se empinaban, a lo lejos. De ahí hacia arriba, como si aquello fuese un mapa y se rebasara una curva de nivel, el Etna era todo nieve, un manto uniforme que ascendía hasta las nubes y donde solo la luz lateral revelaba unos pliegues descendentes, un poco menos blancos, como una falda plisada. Pero aún debíamos imaginarnos la cima. Con la nariz pegada a la ventana, el Etna solo concedía en lo alto piezas sueltas de un puzle, todas blancas o azules.

La altura sí se sentía en los oídos. Entre los huertos colindantes con el pedregal volcánico abundaban las chumberas con sus higos

rojos, que no son sino los nopales con sus tunas, traídos de América, y para mí, vecino habitual del Popocatépetl, también nevado y humeante como el Etna, el paisaje llevaba un rato revestido de una mexicanidad sospechosa. Para Carmen, aquello era algo más novedoso y le asombraba toda esa fuerza de la naturaleza, más si cabe con la nieve. Recordó la sensación de tierra viva que en el otro extremo de la isla le había dejado el burbujeo de las termas de Alcamo, junto al templo griego de Segesta. Pero en este tren no llegaríamos al cráter y traté de imaginármelo derritiéndose poco a poco, tal como había visto el del volcán Pacaya, en Guatemala, con su abismo sulfuroso.

Nos despedimos de Vulcano en Bronte, un pueblo que cae casi en picado desde el balcón de la estación. Su nombre era de origen griego y significaba algo así como «que truena», cosa que se explicaba sola allí bajo el volcán, pero aquella mañana Bronte era un pueblo frío, aletargado, que aparecía agazapado a la sombra en la ladera. En el centro, más urbano, edificios de dos o tres alturas se encimaban con viejas iglesias y capillas, y en las calles, conectadas por cuestas, barandillas y escaleras, los coches aparcados ocupaban cada metro de enlosado. Bronte se decía famoso por sus pistachos, que vimos en letreros —*Cittá del Pistacchio, Tutto pistacchio*— y en escaparates de *delicatessen* cerrados, y sospeché que la maraña de ramas peladas a ambos lados de la vía no podía ser sino eso: pistachos. Con todo cerrado, la humanidad quedaba en detalles. Un árbol de Navidad hecho de cajas de fruta o un muñeco de nieve a base de neumáticos pintados podían ser un buen diálogo entre un frutero y un mecánico, pero también era 10 de enero y nadie había ido allí a quitarlos. En Bronte, aparte de las clásicas calles Umberto y Garibaldi, algunas llevaban nombres de artistas —Caruso, Víctor Hugo, Einaudi[79]— y algunas otras de antiguos sabios —Heródoto, Demóstenes, Heráclito.

—Es que estamos en Italia —dijo Carmen, con orgullo justo de anfitriona, como quien dice dos más dos son cuatro.

Habíamos bajado demasiado y nuestro tren estaba en riesgo. Logramos preguntar a un chico cómo atajar entre calles, y sentí que respondía un argentino que me hablara en siciliano. Recordé las charlas con los taxistas porteños: «¡Si somos hijos de napolitanos y sicilianos!», respondía alguno para explicar tal o cual mala costumbre desde el estrés urbano. Y entonces, sin saberlo, hacía un abismo entre las avenidas Córdoba o Santa Fe y el buen paisano, en una calle de Bronte, un sábado de enero.

El tren venía con retraso y en la estación nos sobró tiempo. El vestíbulo estaba pintado de color pistacho y tenía colgada una gran foto dividida en paneles que, aunque le faltara uno, dejaba ver un

Vulcano que se abría paso entre la nieve. Desde aquel Interraíl sabía que los retrasos eran cosa rara en los trenes italianos. También lo había reconocido Paul Theroux con su habitual franqueza: «Como en Italia estaba tan arraigado el desprecio por la ley, la *legge*, me seguía pareciendo insólito que algo tan ordenado como las comidas, las salidas y las llegadas se hiciera a tiempo[80]».

Apareció, en sentido Catania, otro flamante Vulcano. Venía lleno de niños y con esta jovialidad que tanto se agradece, haciendo escándalo allí dentro, me pidieron fotos todos juntos y yo volví a echar de menos haber ido a clase así. Una pasajera descendió y se apostó junto al radiador del vestíbulo en espera de que la recogieran. Le pregunté por la foto de la pared y me dijo que sí, que a veces se ponía así de nieve. Que cuando había hielo el tren patinaba un poco, pero que funcionaba bien, y puntual.

A los veinte minutos empezó a sonar en el andén un timbre como de patio de colegio. Adosada a la pared, una cajita tenía escrito «Arrivo da» encima de dos columnas con tres lucecitas rojas cada una. A un lado decía Catania y al otro Riposto. En el lado de Catania se encendió la luz que indicaba «Al binario I», y segundos después apareció un automotor ahuevado, perfectamente de los años setenta. Ahora sí, aquel FIAT con destino a Randazzo arrancó lento y sonoro como un autobús muy viejo. Y no me extraña: lo habían reformado en los años ochenta a partir de un modelo de 1949 y, al parecer, llevaba un motor poco más nuevo. En sus asientos de muelles y cuerina solo viajaban tres hombres silenciosos. Dos de ellos, con mochila y camarita, tenían los ojos tímidos de quien no se reconoce parte del paisaje pero está bajo su embrujo. Hicieron un sutil saludo cómplice. Theroux retoma a V. S. Princhett y habla de «la culpa de ser un turista que pasa y no es más que un simple mirón».

Desde el momento en que salimos de Bronte, el malpaís se convirtió en la desolación más grande imaginable. Aquella colada vieja se había detenido a los mismos pies del pueblo, y por la textura y el color pareció que entrásemos en un bosque quemado que se prolongaba hasta donde la niebla lo engullía. Oculto por completo, el cono principal del Etna ya no era una referencia. Por momentos, la lava dura y retorcida parecía inverosímil, a veces una ola congelada y perforada para abrir la vía. Aquel era el tramo más alto de la línea, cerca de los mil metros, y en el gris había manchones de nieve y unos leves brotes verdes. Y a lo lejos, espolvoreados de blanco, dos pequeños conos volcánicos recientes, aparentemente los que habían vomitado todo aquello. En medio de ese mar, nuestra reliquia ocre de lunas redondeadas debía de avanzar como un gusano tenaz que no ve

lejos y no sabe lo mucho que le queda.

Carmen iba metida en sus lecturas. Arrullada por el tren, a cada rato sacaba su libreta, miraba al horizonte y garabateaba algo. A veces Carmen escribía poesía, pero otras veces ensayos agudos, valientes, como *La India de Octavio Paz*, que ella completaba tras muchas lecturas y años de vivir en la India. Fue allí donde nos hicimos amigos, y de eso se valió para decirme lo feliz que estaba en Palermo cuando me propuso que nos viéramos allí. Palermo era lo más parecido a la India que había visto en Europa.

«¿Por qué privarme del encanto presente para decirles a otros que he disfrutado? —dejó escrito Rousseau—. ¿Qué me importan los lectores, el público, el mundo entero mientras yo estoy en los cielos?»[81] Mientras viajo, yo trato de tomar notas y aún de ensayar comienzos, que también aprecian el estímulo primero. De las fotos, a veces sí me harto: resiento que me priven de lo que queda fuera del visor, que me evadan de más. Pero me gusta recoger para el relato pensamientos, carteles que leo, una conversación al vuelo que si no, presiento, se quedarán allí. Pregunté a Carmen si ella hacía igual.

—Es arte efímero, no publico —respondió. Y yo la envidié en parte.

Theroux, que no compartía la culpa viajera de Princhett, dejó escrito: «Sentía pena, horror, compasión, alegría. Observar la forma en que los demás trabajan y viven su vida es uno de los objetivos de los viajes. A veces me hace sentir mal y bastante inútil, pero yo no era un "simple" mirón, sino un mirón muy trabajador».

Quise que Carmen me compartiera algo de su arte efímero, y ella me dio el parte meteorológico:

—Está lloviendo en un kilómetro cuadrado.

En Randazzo, al bajar, la estación estaba sumida en esa hora tan delicada inmediatamente previa a ponerse el sol. No era ese el kilómetro cuadrado de Carmen pero, si cabía mayor contraste, el cielo estaba negro como el de una batalla naval pintada al óleo. Debajo, los últimos rayos casi horizontales reventaban contra dos automotores en vías paralelas, alcanzaban a un tercero que asomaba en las cocheras al cabo de las vías y devolvían la estridencia perdida a sus ocres y naranjas viejos.

Al salir por la portezuela del pasillo, el maquinista dejó ver un instante la cabina y me puso los dientes largos. Busqué a un empleado que esperaba al pie del tren y pregunté si, al retomar el viaje, creía posible que yo fuera un rato allí dentro. Respondió que sí, pero debería hablarlo con la tripulación del tren siguiente.

Randazzo divide la línea en dos tramos y es parada con descenso

obligatorio. Todo aquel que quiera seguir hacia Riposto sube en otro automotor que empieza allí el trayecto. Guste o no, su coordinación deja veinte minutos de intervalo, y a nosotros, sin urgencia por llegar, nos resultaron de lo más conveniente.

En el bar, varios hombres no dejaban de jugar a lotería. Los carteles de apuestas llenaban el ala izquierda de la barra, que estaba en forma de «L». Detrás, la camarera debía de activar unos bombos virtuales en la máquina al efecto y ellos miraban si sus números salían. Apartamos una mesa y dejé pagados dos cafés mientras Carmen fue al servicio. A su regreso, con un control perfecto de la situación, la camarera solo había preparado y entregado el mío, y en cuanto Carmen apareció, sin mediar palabra y con toda naturalidad, la señora dejó sus tareas para empezar a preparar el suyo. En Sicilia, el café se sirve negro, pequeño y no se toma frío.

Conversaciones en la cabina y un mar de lucecitas

—Luego vemos —respondió el interventor cuando le pregunté si podría viajar en la cabina. Para convencerlo, para comprometerlo menos, le había dicho que no me hacía falta tomar fotos.

Ya a bordo, busqué un sitio junto a Carmen, y él abrió la puertecilla del pasillo y desapareció dentro de la cabina.

Ese tercer automotor era ochentero, de diseño algo más anguloso y sus ventanas grandes se abrían fácilmente. En el exterior casi no se veía nada, menos aún la cima del Etna, pero probé alguna foto barrida para forzar después los negros y ver si de allí salía algo, y luego me senté, dispuesto a abandonarme hasta llegar a Giarre. Carmen leía, y el librito que yo había elegido dedicaba un capítulo a Taormina. Podría servir de guía.

Al fondo del pasillo se abrió la puertecilla y el revisor me hizo una seña. Entonces dejé mi cámara con Carmen y le dije que volvería pronto.

—*Buona sera, grazie mille* —saludé, ya en la cabina.

El habitáculo era tan pequeño que me acuclillé, tratando así de ocupar algo menos. Sin luz interior, lo siguiente que me sorprendió fue cómo el maquinista podía ver con esos focos, que apenas alcanzaban tres o cuatro metros de vía muy estrecha y, alrededor, algún otro en penumbra. Sin embargo, pese a que descendíamos, aquello no iba ni a cincuenta.

Salvo y Egidio, el maquinista e *il capotreno*, se presentaron. Entre ellos, un ruidito muy analógico iba marcando pulsos en algún lugar del aquel panel de mandos. No era desagradable, recordaba a la caja de algún viejo reloj, pero en su silla, del lado izquierdo de la cabina,

Salvo desplazaba una palanca cada par de segundos. Es sabido que los trenes no tienen volante —si lo tienen, con ellos se regula la velocidad —, pero sí algo que llaman hombre muerto, un dispositivo antidesmayos que Salvo debía de haber oído muchas veces por minuto desde que empezó a llevar los trenes.

Preguntaron qué nos había llevado allá y mencioné a mi hermano, que había tomado este tren diez años atrás, y luego la visita a Carmen. Lo primero que les dije fue que no esperábamos ver a tantos niños y jóvenes a bordo.

—Este es un tren estudiantil —explicó Salvo—. Bajan a la Universidad de Catania. También bajan a Giarre. A Catania, el bus tarda una hora y cuarto y el tren, dos [desde Randazzo]. Pero conviene.

Nosotros, dije, íbamos a Taormina, pero más que un destino era un pretexto para conocer el tren hasta Riposto o Giarre. Entonces Egidio tomó su tableta y buscó la web de *l'associazione*. Allí, dijo, era donde debía entrar para saber más sobre las *littorine*.

—El trayecto de Riposto a Randazzo es más turístico y el de Randazzo a Catania, comercial —adelantó Salvo, mientras tanto—. El turístico tiene más trenes viejos y el de Catania, más modernos. Y luego hubo un motor durante el tiempo del fascismo. Se conserva, pero ya sin *fascio*.

Aquel automotor, un viejo FIAT con el morro salido y pintado de rojo intenso y blanco, tenía toda una historia. Se veía en algunas de las fotos de la Circumetnea y, al parecer, había sido la estrella de la vía. Se fabricó en 1931 con un diseño, una comodidad y una velocidad revolucionarios y en la Circumetnea, por ejemplo, redujo a la mitad los tiempos de los antiguos trenes, que eran a vapor. Aquella fue la *littorina* original. Y aunque hay versiones distintas, Egidio confirma que su nombre le vino por Littoria, la ciudad que Il Duce fundó en 1932 cerca de Roma. El *fascio littorio* era el arma de los lictores, escoltas romanos, y cuando Mussolini lo retomó como símbolo del poder —ya había sido emblema de la Gran Colombia o, incluso, de los revolucionarios sicilianos—, quedó asociado a él. Ese año, la comitiva inaugural llegó a Littoria en uno de esos FIAT, y tras leer que un periodista apodó así a aquel motor, Giovanni Agnelli, su fundador, decidió adoptarlo. Acabada la guerra, Littoria se renombró Latina y las *littorine* se fueron jubilando poco a poco pero, para entonces, la gente ya llamaba así a todos los automotores.

—¿Y qué tal los nuevos? Son más cómodos, supongo.

—Nosotros preferimos los diésel —dijo Salvo—. Cada maquinista tiene un poco de mecánico, y si se estropea, lo reparamos. Pero los

nuevos son eléctricos y necesitan que se llame al técnico. Los hicieron en Polonia y hubo que adaptarlos. Daban problemas y en los túneles se llenaban de humo.

Como en todo, adaptarse a los tiempos generaba estas pequeñas distopías. Uno podía sentir que se quedaba atrás y, de pronto, descubrirse en un mundo que no reconocía. Allí, a bordo, no me hubiera imaginado un uso turístico de ese tren. La empresa, leería luego, había ideado rutas para visitar viñedos, para combinar tren y bici, y planeaba otra para visitar torres normandas. No eran fáciles de ver en una web completa y a la vez confusa. Allí, junto a nosotros, habría unos quince pasajeros, entre ellos jóvenes y señoras de edad, y parecían ser parte del paisaje cotidiano, local y muy analógico de la Circumetnea.

—Este tren es público y el Estado no hace promoción —resumió Salvo—. El turismo viene, sí, pero sin la promoción que habría si fuera un tren privado.

Al proyectar la Circumetnea, el objetivo había sido sacar del aislamiento a pueblos como Bronte o Randazzo y dinamizar su economía, en concreto la vinícola, al conectarlos con los puertos jónicos. Giardini, a los pies de Taormina, se barajó como final de línea pero se eligió Riposto, que creció como un lugar de embarque para Giarre y el pueblo de Mascali. Su nombre, Riposto, se podría traducir como almacén, bodega. Pero ni la línea terminaba ahora en puerto alguno ni allí se adivinaba carga.

—Al principio sí había. Se bajaban naranjas, mandarinas, también uva. En Riposto había una destiladora para sacar alcohol de la uva. Claramente, este tren no se hizo para el turismo.

Según contorneamos el volcán empezó a verse una hilera de puntos titilantes a lo lejos. La costa era fácil de intuir de nuevo porque los puntos terminaban agolpados sobre una misma línea. Cosas del invierno y de los días cortos, ya era tarde para apreciar la vista. Pero Salvo decidió hacer lo que estuviera aún en su mano. Su *littorina* dejó ir la poca velocidad que llevaba y quedó quieta por completo en una curva, justo donde el bosque ofrecía un claro. Era, sospecho, el balcón de Salvo.

—Ahí tienes el mar —dijo, en medio de un silencio intenso. Situó con el dedo el final de línea y siguió identificando los puntos de la costa—. Esta es la mejor vista. Y más allá están Naxos, Taormina, etcétera.

Al amanecer, desde Taormina, miraríamos hacia aquí. Ahora, por unos segundos, los tres mirábamos mudos la costa punteada.

—De noche tiene su encanto, aunque de día se ve todo —dijo por

fin Salvo.

Fue apenas un instante, suficiente para un clic imaginario, para llevarme aquella foto enmarcada en el recuerdo. Salvo había liberado el freno y el tren, ya recobrado el pulso, se liaba monte abajo en un bosque de curvas. Serían unas pocas paradas —Linguaglossa, Piedimonte, Mascali—, antes de dejarse ir hasta Riposto, final de su viaje tras despedirnos de él en Giarre.

Taormina: el 'Grand Tour', la prehistoria del turismo

—¿Has visto en qué estación hemos parado, Carmen?

No me quedaba duda. Carmen había visto y, seguramente, pensaba que yo había visto.

—Linguaglossa.

No hacía falta ser filólogo para creer que, en un concurso entre nombres de pueblos, Linguaglossa ganaría sin rival. Solo que, además, Carmen es filóloga y nos llevamos de tarea investigar aquello.

El moderno electrotrén de vía ancha que tomamos a metros de la estación de la Circumetnea, en Giarre, fue un breve paréntesis, solo media hora de correcto e insípido presente. La máquina expendedora dejó caer dos billetes y, sin sala de espera, abordamos el regional de Ferrovia dello Stato en sentido Messina, en un andén nuevo y larguísimo, desangelado, sin bancos para sentarse y con exceso de luz blanca. Por eso no vimos venir el de Giardini-Naxos.

El andén de Giardini-Naxos es de mármol de dos colores, tiene quioscos de madera y columnillas de hierro pintadas de verde oscuro que terminan en capiteles con forma de hojas de acanto. En Giardini-Naxos, el andén recibe bajo la luz cálida y suave de grandes bolas que cuelgan por tramos del techo de la marquesina. La marquesina, sujeta por arcos finos, tiene a lo largo de todo el andén un ribete dentado, como hasta hace poco tenían los lados de un sello. Le cuelgan macetas floridas, y de una de las columnas, un reloj tan delicado que parece que fuera de bolsillo, de aquellos de cuerda y cadena. Pero es un reloj de estación, y como tal, es grande. Una sobre la otra, lleva una F y una S, las iniciales de la compañía, y unas letras curvas, modernistas, dan una bienvenida orgullosa: «Taormina-Giardini».

El juego sigue dentro. En vez de al vestíbulo se pasa a un museo, a una sala vacía que alguien ha olvidado abierta. El techo, con vigas y revestimiento de madera, está cubierto de miniaturas muy coloreadas. Cuelgan dos lámparas de candelabro y bajo ellas, apoyada en un suelo de rombos de mármol, hay una vitrina en forma de pirámide con capiteles y vasijas de Naxos, la antigua colonia griega. El ventanuco de la billetería queda en un rincón. Se atraviesa la sala, se sale y se da

uno de morros con la roca desnuda y con arbustos que brotan furtivos. Un contrafuerte de piedra tiene incrustada una hornacina y dentro brilla una virgen. Nadie a la izquierda, nadie a la derecha. Y encima, 200 metros más arriba de ella, Taormina.

«Si en el *settecento* Taormina era ya parada imprescindible del Grand Tour —se leía en un letrero a nuestra espalda, junto a la fachada—, en la segunda mitad del *ottocento*, mientras las vías férreas redefinían la geometría del viaje en toda Europa, Taormina sentía la necesidad de dar respuesta a las demandas de un turismo que cambiaba y pedía un nuevo confort. Estar bien conectado con los ferrocarriles equivalía a una declaración de existencia.» El letrero, que llevaba de título «Taormina Cult», contaba que antes de que Italia fuera Italia los Borbones de Nápoles habían avalado la línea de Messina a Catania, completada en 1866. Que la estación actual se había erigido en 1928 y aparecía en *El gran azul*, de Luc Besson, en *El pequeño diablo*, de Roberto Benigni y en *El padrino. Parte III*.

Carmen levantó la mano justo a tiempo y el chófer del último autobús del día frenó, aunque iniciaba ya la cuesta. La subida era mareante, menos mal que breve, y atrás quedaron un viejo caserón sin nadie que lo alquilase, las letras que aún colgaban del «Ca é Ristorante» en ruinas y un hotelillo con neón y humedades. No nos pareció buena opción, aunque sabíamos que Taormina era caro y esperábamos no tener que arrepentirnos.

Taormina, comprimida entre la Porta di Messina y la Porta di Catania —los dos arcos de piedra que dan acceso a la ciudad—, es más que la calle medieval que las une, de kilómetro y medio de largo. Esa calle, hoy enlosada, avanza en paralelo a la costa y se camina entre iglesias y palacios góticos. Entre ellos, además de alguna vivienda, hay fachadas convertidas en franquicias selectas de cosméticos y moda o en restaurantes de lujo. Pero el propio flujo de visitantes, los carteles, los escaparates, todo lleva a esa calle, y hace del resto, quitando algunas callejas, poco más que bambalinas. En palabras de un sitio promocional francés, de mayo a septiembre Taormina «es un poco el Saint-Tropez siciliano, que llama a *jet set* y a turistas como la mierda a las moscas». En invierno parecía diferente. Pero lo urgente eran dos cervezas en la terraza menos cara y buscar en el móvil un lugar donde dormir. Elegimos un cuarto al inicio de esa calle, muy cerca de la Porta de Messina. Tanto que, al despertar, frente a la ventana ponía: «MDCCCVIII, Ferdinando IV, Siciliae Regi».

Quizá nuestro error fue salirnos media manzana de esa calle. Traíamos ganas de *pizza*, así que entramos a una pizzería con buen aval, pedimos una para ambos, y mientras tanto, un tarro de vino de

la casa, aún asumible. El dueño, que acababa de atendernos, volvía esta vez para decirnos que justo ese vino se había acabado. Contrariados, comprensivos, pedimos dos copas, y en esas estábamos cuando vino por tercera vez. Los clientes de la única otra mesa nos acababan de dejar sin nuestra *pizza*.

—Os debo una disculpa. Hoy es nuestro último día. Desde mañana cerramos por un mes y debido a eso no hemos repuesto algunas cosas.

Aún le quedaban raviolis, pero en el plato no fueron más de diez. Durante el desayuno, en el hostal, su dueño contaría la otra parte de esa historia, las vacaciones, por lo general asiáticas, de los que, igual que él, se dedicaban a las vacaciones de otros.

—Ahora, toda Taormina está en Phuket —dijo Emmanuel.

—¿En serio? ¿Y os reconocéis cuando os veis por allí?

—Allí nos conocemos todos, porque aquí también. Lo llaman Taolandia. El dueño del bar donde trabajo va allá desde hace veinte años. ¡Si vais allá, no juguéis al tres en raya con los niños!

«Los eduardianos habían tomado Taormina y la habían convertido en un lugar donde languidecer y volverse decadentes[82] — había escrito Paul Theroux—. Era una ciudad hermosa, pero la habían abandonado totalmente a los turistas. Los habitantes no tenían ninguna otra actividad que generara ingresos.» En 2016, la pequeña Taormina había recibido 1,1 millones de visitantes. En 2017 había 6000 camas extras y doce hoteles de cinco estrellas.

Taormina, pensábamos nosotros, era esa clase de destinos donde el reto es encontrar lo rutinario, donde quienes no se dedican al turismo —tenía que haber alguno— no parecían formar parte de la ecuación. Uno se preguntaba dónde estaban la panadería, la peluquería o el súper. Decidimos quedarnos una noche más y nos pusimos una misión complicada: hacernos nuestra propia cena un domingo en Taormina.

El pueblo, porque seguía siendo un pueblo, también era el jardín de una aristócrata y, por supuesto, su gran teatro griego. Como lo eran ya Capote, Cocteau, Dumas, Durrell, France, Gide, Goethe, Hemingway, Lawrence, Mann, Maughan, Nietzsche, Pirandello, Steinbeck, Waugh o Williams, por nombrar solo escritores, con lo que había suficientes letras sobre o desde Taormina como para no citar siempre las mismas. Además de regresar a Theroux, yo opté por Maupassant, en parte porque me parecía que su época ofrecía un buen contraste. En 1885, llegó a esta isla en barco. «Cuando se visita un país que habitaron o colonizaron los griegos, basta buscar sus teatros para encontrar las vistas más hermosas», había escrito al principio de

Sicilia, su cuadernito de viaje. «Si alguien —que no pudiera pasar más de un solo día en Sicilia— me preguntase qué es lo que debe ver por encima de todo, le respondería sin la menor duda que Taormina.»[83]

Un siglo después, Theroux parecía haber respondido a Maupassant: «Decían que el principal atractivo de Taormina era el antiguo teatro, construido por los griegos y remodelado totalmente por los romanos. Pero eso no era más que un telón de fondo, la excusa clásica». Maupassant había argumentado: «El de Taormina está tan maravillosamente situado que no debe [de] existir en el mundo entero otro lugar comparable». «Pero el espectáculo no era el anfiteatro —zanjaba ya sin rodeos Theroux—, sino el volcán, el Etna.»

Por fin podíamos ver el Etna, con nubes en el fondo, pero al menos no frente a él. Carmen y yo llevábamos más de media hora ignorándonos a gusto, bien deambulando por las gradas, rehabilitadas con una pasarela flotante de tablones, por la balconada superior, que daba la espalda al teatro y la cara al vasto mar —y a la costa calabresa, al fondo entre la bruma— o por el escenario, situado bajo cuatro columnas aún en pie, o bien leyendo en un rincón del graderío frente al Etna, que cada año se escurría unos pocos centímetros hacia el mar mientras, en lo alto, su fumarola seguía su actuación interminable. Ya juntos, nos preguntamos qué debía de sentirse al ver y oír rugir el Etna cuando la ciencia y la mitología aún convivían. Cuando los mitos explicaban el mundo desde el escenario y la ninfa Etna se manifestaba al fondo.

No fue un rugido, sino un zumbido inconfundible, lo que terminó con mi pequeño viaje a Naxos, a la Magna Grecia y al origen de la isla. Nunca vi a su dueño, pero detuvo su mosquito justo frente a mí, todo un detalle, y me devolvió de golpe a los tiempos de la estupidez y a la incontinencia audiovisual[84]. Ya de salida, pregunté a dos encargados cómo lidiaban con la nueva epidemia de drones. Me dijeron que estaban prohibidos, que habían dado con el propietario y se lo habían repetido, pero que a día de hoy no había mucho más que hacer. Quizá, pienso, a sus pilotos se les podría dejar entrar media hora antes que a nadie. Previo pago sustancioso, aprovecharían la mejor luz, la del amanecer, disfrutaríamos más de sus magníficas producciones y además, así no estropearían la experiencia a los que hemos pagado por eso, por tener una experiencia. A la distancia que estaba, con solo tirarle mi suéter hubiera podido esperar al dueño dron en mano. En mano, digo; tampoco es que lo quisiera hacer pedazos.

Mientras salíamos del teatro por el callejón de *souvenirs*, le dije a Carmen que, de todas formas, el *Grand Tour* ya había hecho de Taormina un lugar de masas mucho tiempo atrás.

—Ya —me dijo—, pero aquellos no estaban en Facebook.

No estaban en Facebook ni tenían dron. Solo se escribirían postales, hoy raras supervivientes de esos tiempos y esas vidas. Sin embargo, aún nos faltaba oír el mejor viaje en el tiempo de Taormina, porque año y medio atrás allí habían vivido un respiro quizás inédito en siglos, un viaje a un pasado sin turismo. En mayo de 2017, el 26 y el 27, el pueblo acogió una cumbre del G7.

Nos lo contó Emmanuel.

—Visitaron casa a casa un año antes para ver quién vivía y tomar nota, y a falta de un mes cerraron Taormina y lo dividieron en tres zonas. En cada pequeño acceso, entre callejuelas, pusieron a dos policías y dejaron una sola entrada y una sola salida. Cada vecino tenía una identificación, y si salías de casa y querías volver a entrar debías dar la vuelta a todo el pueblo.

A Emmanuel, debajo del hostal le pusieron tres autobuses llenos de *carabinieri*. Vio a Merkel, a Trump, a Shinzō Abe. La delegación japonesa solía ir al bar donde él trabajaba, previa inspección de sus agentes. «Y recuerdo a Trudeau saliendo a correr por las mañanas, saludando hacia todos lados, y a un poli que iba detrás de él, en bici, muerto de cansancio.»

Yo escuchaba, pero no lograba imaginar si el pueblo cercado sería una liberación o una pesadilla.

—Por un mes fue el lugar más seguro del mundo. Normalmente hay unos 5000 vecinos y esa vez, entre seguridad y todo, fueron 11 000. Era divertido, pero muy raro. Y hubo gente que se enfadó. Por ejemplo, yo vivía en la primera zona y trabajaba en la tercera. Y en nuestro bar, el jefe calculó de 10 000 a 15 000 euros en pérdidas.

Aunque Taormina podía ofrecer facilidades de aislamiento que no daban otros sitios, su elección para el G7 me seguía pareciendo caprichosa. Pensé que así podía publicitarse aún más como destino, porque en estas cosas parece que nunca es demasiado, pero aquello se convirtió en una patata caliente del ex primer ministro Matteo Renzi que, frente a la opción de Florencia, se había obcecado en un intento por promocionar Sicilia, que sufre un alto desempleo. Incluso se iba a complacer a los asistentes con el traslado allí de la *Tavola Lucana*, un retrato atribuido a Da Vinci. La complejidad era tal que el alcalde temía que la cumbre fuera un fiasco. Por su parte, según *La Repubblica*, la seguridad de Trump estaba ofuscada con las pocas salidas... ¡y hasta pidió ensanchar la calle por la que debía pasar su comitiva!

También debieron de pensar que asuntos globales se abordarían mejor en escenarios tan universales como este, donde uno ve la

historia en perspectiva, aflora el humanismo y, quizá, se liman asperezas. Por ejemplo, esta tierra que vio marchar a tantos también era hoy de acogida, y una de las cosas que más nos había sorprendido era la integración de los migrantes, al menos *a priori*, en la vida siciliana. Pero no todo funcionó.

—Aquí es donde no firmó Trump el acuerdo [del clima] de París —dijo Emmanuel—. ¡Y durante la foto oficial tampoco salió el sol!

En Sicilia las supersticiones parecen ser cosa seria, y Emmanuel le dijo a Carmen que aquello parecía el final de un capítulo de *Black Mirror*.

—¿Y hubo antisistema? ¿Dónde estaban? —pregunté al final pensando que, más que Trump, el problema de espacio lo tendrían ellos.

—¿Los antisistema? Abajo, en Giardini-Naxos.

A diferencia de Theroux, a Maupassant no le ofuscaba el auge del turismo en Taormina. Él se preguntaba dónde habían quedado los hombres capaces de construir tanta belleza, y sin embargo, en la vecina isla de Lipari, en las *Eólidas*, escribe: «Hay también allí unas aguas termales que en otro tiempo fueron muy visitadas; pero el obispo Todaso mandó destruir los baños para salvar a su región de la afluencia e influencia extranjeras».

Sant'Egidio: Vivir bajo el volcán

Como debíamos volver a Palermo, nos daba igual subir hasta Messina y seguir la costa por Cefalú que desandar camino. Nos hubiera venido genial el ramal de vía ancha que antaño unía el propio Naxos con Randazzo. Aquel proyecto buscaba dar salida hacia el puerto de Messina al azufre de las minas, motor de la economía del siglo XIX en la Sicilia interior[85], pero rivalizó con la Circumetnea y solo funcionó de 1959 a 2002. En realidad, al ser de noche, nos habíamos perdido la parte más vistosa del trayecto y si nos aburríamos del Etna, cosa poco probable, aún tendríamos libros y el arrullo de la *littorina*, así que Carmen estuvo de acuerdo en regresar a nuestro tren.

Por la mañana del lunes, un autobús local nos dejaba de nuevo en Giarre. Desde él se veían casas de campo cuadradotas rodeadas de frutales, fachadas de colores ocres con ventanas alargadas y contraventanas de tablillas de madera. Al recorrer ese tramo pensé que, además de ver FIAT por doquier, las iglesias barrocas eran lo poco que impedía confundir ese llano costero con algún otro catalán o valenciano. Después, en Giarre, vimos el cartel de un museo etnográfico y en él, sus trajes típicos. El de hombre consistía en

chaleco negro abotonado sobre camisa blanca, faja roja y un pañuelo también rojo al cuello.

La luz daba otra vez de lado en la estación de Giarre. Haciendo tiempo, mientras Carmen liaba un cigarro sentada en un rellano, crucé las vías. Buscaba alguna foto con la rectitud de los rieles, del andén y de una de las paredes del edificio. Carmen se había puesto a hablar con un padre, recostado en un murete, mientras la madre y el hijo, de seis o siete años, estaban en la orilla del andén, algo más apartados. Me gustó la escena, los cuatro esperando de forma distinta al tren, así que hice un par de clics. En el andén, fotografié algunas pintadas escritas con Eding o Tipp-ex —«porco di 3 lettere, Linguaglossa 4ever»—, y entonces apareció nuestra cuarta *littorina*, verde y blanca, el único modelo entre los que sobrevivían que no habíamos tomado. Para más suerte, venía con Egidio y Salvo a bordo.

La familia quedó en tierra. Ya en camino, fue cuando Carmen dijo que tenía una historia para su *anticrónica*, pero que no me la diría. Yo pensaba compartir con ella mis fotos, también le dije que le daría el crédito de su historia, claro, y finalmente aflojó un poco.

—Este es el *trenino* de Damiano, pero Damiano no se ha subido nunca. Tienen que venir a verlo, porque si no lo ve, entonces él no come.

Terminé de entenderlo en casa, cuando miré las fotos y pude verlas a detalle: allí está Damiano, embutido en su abrigo con la capucha puesta, sus gafitas, la boca un poco llena. La madre sujeta un *tupper* verde con un cubierto dentro, y él, que mira serio a cámara y espero no me odie, parece decir que saldrá de allí comido, sí, pero algún día estará a los mandos de su tren.

Piedimonte, Terremorte, de nuevo Linguaglossa. La *littorina* fue ganando altura y vistas sobre el mar mientras dejaba atrás naranjos, olivos y grupos de cipreses junto a algunos muros. Pero quizá Linguaglossa no era lo que parecía. *Lingua* y *glossa* significaban «lengua» en latín y en griego, me recordaba Carmen, lo mismo que en Mongibello, el nombre local del Etna, *mons* y *gibel* son «monte» en latín y en árabe. Pero pasaba que, en los textos más antiguos, Linguaglossa era Linguagrossa, con erre, y a los lingüistas les tocaba tirar de experiencia, no de imaginación, para ver qué tenía más sentido. Una hipótesis se refería al habla dura, cerrada y de difícil comprensión atribuida a los aldeanos *(lingua grossa)*, porque el siciliano, que venía del latín vulgar, iba a recoger palabrería griega, árabe, española, francesa, catalana y provenzal, y allí, en Linguaglossa se supondría inextricable. La otra invocaba directamente al Etna, a una antigua lengua de lava *grossa*, enorme, sobre la cual se suponía

que se había levantado el pueblo.

En Linguaglossa, a veces, se oía: «*Scassau a' Montagna!*». En junio y julio de 1923, la lava había descendido a lo largo de treinta y dos días y se había dividido en tres ríos. La primera estación del siguiente pueblo, Castiglione, estuvo en realidad en un paraje que llaman Cerro, y la lava se comió la estación y los campos de avellanos circundantes. De Linguaglossa, la *Pathé Gazette*, una especie de *Nodo* a la inglesa, conserva en línea siete minutos de aquel desastre en blanco y negro. En medio de calles embarradas, personas sin rumbo miran a esa masa de unos siete metros de alto que, como si fuera el frente de un glaciar hecho de escombros, va tragando casas entre nubes repentinas de vapor y polvo. La tragedia es lenta: un pedrusco rueda aquí, un muro se derrumba allá, pero el avance es inevitable y no hay nada que pueda hacerse. Se ven huertos humeantes, chumberas que asoman quién sabe por cuánto tiempo. Frente a cámara pasan carretas con enseres tiradas por caballos, personas que cargan puertas en su espalda, toneles de vino que ruedan para salvarse. Llegan el obispo, militares, alguien que puede ser Víctor Manuel III, pero miran, merodean como cualquier vecino. En el barrio de Catena, que acabará engullido, se ve la caseta del guardagujas y a su lado, entre piernas de vecinos, la rectitud de los rieles que surgen de ese enorme flan andante que aún humea[86].

Desde la cabina, Egidio señaló a un cogollo de casas a lo lejos y dijo que los pueblos como Castiglione se habían construido en alto por los ataques de los sarracenos. Sin embargo, bien que mal, el Etna también les había llegado hasta los pies. Egidio dijo que la tierra de esos pueblos era fértil. El olivo y la vid se daban bien. Se exportaban vinos a Japón.

En las tierras del interior, el Etna era al mismo tiempo amenaza y posibilidad, un «producto turístico cultural enogastronómico» que tenía tirón entre sibaritas, antropólogos o científicos. Además de ser el lugar donde Zeus fabricaba sus rayos, el hogar del cíclope Polifemo y la fragua de Vulcano, el Etna es el resultado de una sucesión de volcanes derruidos a lo largo de la historia, con 3340 metros revisables en la cima, varios cráteres activos y una ladera que sigue bajo el mar. Es el volcán mejor documentado del mundo y sus erupciones están registradas desde el 1500 a. C. La del 475 a. C., por ejemplo, la contaron Píndaro y Esquilo. El sistema tiene hoy cerca de doscientos conos, y su actividad habitual, más que explosiva, es efusiva: destruyen más sus ríos ardientes que sus reventones. Ningún otro volcán salvo el Mauna Kea vomita más lava, y según *National Geographic* daría para llenar al año un rascacielos de ciento ocho pisos.

Antonio Cavallaro, un linguaglossense autor de varios libros, suma algunos datos de interés: en las erupciones de 1169, 1329 y 1381, la colada alcanzó el mar. En 1408, 1444 y 1566 hubo otras muy destructivas, pero en la de 1669, que duró 122 días, la lava llegó a Catania, superó la muralla defensiva, tapó el circo romano y el foso del Castillo Urcino y se hundió en el mar más de un kilómetro después de modificar por completo su puerto. Las erupciones del Etna suelen conllevar terremotos normalmente leves, pero en 1693, el llamado de Val di Noto mató a más de 60000 personas. Y el de Messina de 1908 provocó incluso un tsunami y dejó entre 90 000 y 120 000 muertos[87].

La actividad del Etna se volvió casi constante a partir de la década de 1970, y ahora, un año derrite un observatorio astronómico, otro año los pilotes del funicular turístico o un centro de interpretación entero. Entre 1991 y 1993 escurrió lava 471 días seguidos. Y sin embargo, en las fotos, junto al magma que sale a chorro como en la fuente de un parque suelen verse hombrecillos. Es visitable hasta arriba, y en los últimos cuarenta años solo ha habido trece muertos y un puñado de heridos.

Sicilia, igual que la vecina Malta, es un lugar de fe y de costumbres arraigadas. Theroux mismo escribió que «en Italia, los lugares más temerosos de Dios eran aquellos que habían sufrido algún desastre natural». Cuando sacó su tableta, mi nuevo amigo Egidio ya había tenido el detalle de agregarme en Facebook —con el tiempo, eso me permitiría descubrir fotos impresionantes que compartía desde su cabina. Y en los textos sobre Linguaglossa se citaba mucho a san Egidio, así que luego, desde casa, le escribí. «El nombre Egidio es típico de allí —respondió—. La mayoría de Egidio vienen de Linguaglossa, y en mi caso fue mi abuelo. El nombre se da por devoción al santo, pero cayó en desuso y ahora no se ponen nombres tradicionales.»

La devoción por san Egidio venía de 1566. Ese año, la erupción había causado un río de lava que apuntaba a Linguaglossa. Los vecinos evacuaron el pueblo, que fue arrasado, pero según creencia popular, una anciana quedó atrapada y se encomendó al santo, que se le apareció, la tocó con su bastón de plata y le hizo andar hasta la iglesia para anunciar con las campanas el cese de la lava. Desde entonces, se supone, san Egidio protegería el pueblo. Pero en 1923, entre la angustia y los nervios por la lava que avanzaba, el celo por el santo estuvo a punto de provocar otra tragedia. Con la estatua colocada frente a la amenaza, un vecino creyó que los castellonenses presentes iban a robarle el bastón y trató de echar a correr con él. Hubo golpes y tiros al aire por parte de los militares. El bastón

terminó a salvo en la iglesia y volvió a manos del santo media hora después, rodeado de una centena de campesinos armados con garrotes, por si acaso[88].

El historial de afectaciones a la Circumetnea tampoco se agotaba ese año. En 1911 la línea había quedado sepultada junto a Piedimonte. También en 1926, cuando hubo que desviarla y llevarla por Castiglione; en 1928, la vez que la lava borró el pueblo entero de Mascali, y en 1981, cuando dejó dos muertos. Ese año, la lava quedó a las puertas de Randazzo, cortó la línea y alcanzó a la que subía junto al río Alcantara desde Naxos. Pero en Randazzo, san José había frenado la colada y desde ese año le hacían una fiesta. En Bronte, en 1843 murieron treinta y seis personas, pero la Virgen apareció con dos lágrimas y sudorosa y la pusieron frente al Etna hasta que se aplacó[89]. A Catania, allá por el 252, la había salvado con su velo santa Ágata, mártir y patrona. A los castellonenses, en su montículo, no se les conocía protector.

Por su parte, Egidio daba más crédito a la ciencia.

—Los vulcanólogos muestran que el Etna se está deslizando hacia el mar Jónico, y esto es muy preocupante. Esperemos que todo vaya bien. Yo amo esta tierra y me gustaría vivir aquí para siempre.

Solo quince días antes de nuestra visita, el 26 de diciembre, el Etna había vuelto a escupir fuego y un terremoto de 4,8 grados afectó a dos pueblos al sur de Giarre. Egidio habló de 25 heridos, 784 desplazados y muchas casas inhabitables. Esta vez la vía no sufrió daños. Cuando pasaba, los técnicos debían hacer controles en busca de fallas o deformaciones.

Pasados unos cortos túneles y un pequeño viaducto de piedra tendido en una curva, los naranjos, olivos y cipreses fueron dando paso a las chumberas, a los campos de lava y a hileras de cepas desnudas, recién podadas y encordadas. La *littorina* iba casi vacía y llevaba la puerta de la cabina abierta, así que, tras charlar con Egidio, estuve haciendo algunas fotos de las manos de Salvo en los controles. Ese diseño interno y mobiliario setentero eran difíciles de ver hoy día. Y él, Salvo, se sentaba ante una vista idílica. Benjamín Casanova, maquinista del tren que llega a Canfranc, se sentía un privilegiado y le contaba a Alfonso Marco que contemplar la línea desde la cabina daba al viaje una perspectiva diferente y permitía algo muy difícil de apreciar desde el interior como es el gran trabajo de la ingeniería. Yo me acodé en la primera ventanilla lateral, que bajé sin ningún problema. Desde allí veía a Egidio por su espejo, y también todo un flanco y buena parte de la vía estrecha, renovada, hipnótica. Como suele pasar, lo catastrófico y lo bello están muy cerca, y apenas pasado

el malpaís de Cerro —una enorme lija gris, los restos de aquella gran colada—, un bosquecillo de encinas engulló a la *littorina* formando casi un túnel con las ramas. En ese lado de la isla, y antes de subir de más, el clima era más propio de un largo otoño, y mientras las hojas secas se acumulaban bajo los arbolillos, las copas, manchones verdes, ocres y marrones, amarilleaban a distinto ritmo.

En Randazzo, el pueblo más cercano al cráter principal, el bar de la estación ya era terreno conocido. Como teníamos otros veinte minutos, encargamos dos *panini* al hijo de la dueña, que echó un vistazo a la cocina y dijo que se le había terminado el *pomodoro*. Carmen y yo habíamos logrado dar con una tiendecilla el domingo noche en Taormina. El tiro nos había salido por la culata, la amable anciana nos cobró lo que le dio la gana y pagamos catorce euros por un poco de queso, pan, frutas y verduras, pero ahora nos sobraba un montón de tomate y de hinojo. Así que se los dimos, y pronto volvieron en forma de *panini* acompañados de dos dedales con café negro —todo baratísimo, como el propio tren— y de la infaltable sonrisa.

Los hombres que charlaban y leían el periódico en la mesa contigua podían ser los mismos que a la ida, pero un niño mofletudo de unos diez o doce años entró desde el andén y, como si lo hubiera mandado Carmen para reforzar lo que pensaba de los sicilianos, jugando a ser un poco mayor de lo que era, se cuadró junto a nuestra mesa. Con la boca y con las manos, preguntó si éramos pasajeros del tren que iba a Catania y entonces dijo que nuestro tren había llegado, pero que no, que no nos levantáramos. Que aún quedaban unos minutos y podríamos comer tranquilos.

El Vulcano nos bajó a Catania entre nuevas lecturas. Nos distrajimos solo un par de veces: en el andén de Valcorrente, una anciana daba vueltas a una vieja manivela que recogía un cable tenso que a su vez subía, doblaba una polea, seguía la vía por alto y bajaba en la barrera tras la cual varios coches esperaban nuestro paso. Y antes, al pasar por Bronte y buscar con la vista el hangar, había visto la puerta abierta, una puerta construida justo sobre dos rieles. El nuevo maquinista dijo que tendría tiempo de asomarme. Al principio, allí dentro todo estaba negro. Pero a la luz de un ventanuco lateral la vista fue contorneando un morro claro, de color vainilla, con algunas zonas rojas. A su lado, en la vía paralela aunque demasiado oscura, estaba la locomotora de vapor a la que había jubilado. Pero al frente distinguí dos lunas rectangulares y las líneas necesarias para reconocer el radiador frontal, inconfundible, ya sin *fascio*, de aquella *littorina* de 1937.

◆ País: TURQU?A
◆ Línea férrea: ESKIŞEHIR-ESTAMBUL
◆Tramo recorrido en tren: ESKIŞEHIR-PENDIK
◆ Otros lugares: Trabzon, Samsun, Sinope, Amasra, Safranbolu

CUESTIONES DE INTERIOR

CAMINO DE ESTAMBUL EN MEDIO DE UN EXTRAÑO GOLPE

Desde que entramos a Turquía por Batumi, en la costa georgiana, una moderna autovía de calzada doble seguía la costa del mar Negro hasta llegar a Trabzon. A nuestra derecha, el mar parecía casi pétreo y nuestro autobús sumaba kilómetros bajo un cielo gris de nubes altas. Del lado izquierdo, antes y después de la ciudad de Rize, famosa por su té negro, laderas no muy altas refulgían rastrilladas, como si hubieran desplazado al campo a un ejército entero de jardineros, y solo las interrumpían árboles esporádicos, convenientemente mantenidos. Periódicamente, entre unas y otras brotaban bloques de viviendas de diez o doce alturas, como pequeñas ciudades tendidas a lo largo de la autovía y con vistas a elegir entre el mar verde de té o ese otro azul oscuro.

—Mira, estamos cerca de Avilés —bromeaba con Miguel, mi hermano, porque aquella suma de ciudad y costa verde y fría trasladaba a uno al Cantábrico—. Hace un rato que pasamos Torrelavega.

Avanzábamos desde Asia rumbo a Europa, y pese a venir de semanas en Armenia y Georgia, países de fuerte tradición cristiana, en aquel rincón del mapa turco la sensación de familiaridad crecía.

Ese día hicimos noche en Trabzon, la antigua Trebisonda, y dedicamos la estancia a caminar por la ciudad vieja y los bosques en torno al monasterio colgante de Sumela. Trabzon había tenido su importancia. Fue el último bastión bizantino frente a los otomanos, aliada incluso de los mongoles, ciudad de embarque para Marco Polo a su regreso de Asia y tradicional colonia griega. Caminamos sobre adoquinado viejo entre robustas casas de piedra, y sobre asfalto entre bloques de pisos revestidos de cemento. Pasamos frente a cajas de zapatos apiladas en la calle, percheros móviles que salían al paso con camisetas azules y granates, los colores del Trazbonspor, y bajo las torretas y los vidrios tintados de su estadio, atrapado entre ventanas desiguales de aluminio y parabólicas apuntando al cielo. Vimos coches aparcados donde no cabían, murallas de origen romano creciéndoles la hierba y terrazas de té en parques muy bien diseñados. Una iglesia bizantina con frescos impecables, súbitas mezquitas y una ronda

exterior que canalizaba el tráfico, y las grúas, el silo del puerto y un horizonte de barcos mercantes.

Sumela era un monasterio ortodoxo fundado por aquellos griegos en el siglo IV en una ladera inverosímil, entre pinares muy frondosos que caían de lo alto. La siguiente noche, tras la caminata, apenas habíamos subido al autobús que seguiría la costa hacia Samsun cuando enganché el wifi de a bordo y leí la noticia aún a medio cocinar, resaltada en rojo, en la página de *El País*: «El Gobierno turco denuncia un intento de golpe de Estado».

Debimos suponer que el personal de a bordo lo sabía. No hubo corrillos ni avisos a los pasajeros. El moderno autocar salió con solo un par de minutos de retraso y pronto dejó atrás la trama urbana de Trabzon. La autopista del mar Negro estaba despejada y avanzamos plácidamente en la negrura.

El golpe

Aquello fue sorpresa doble. Por desinformación nuestra, resultó que el Gobierno incluso presagiaba el golpe, pero no tan pronto. Acabábamos de emerger del Cáucaso, de acercarnos a la vida diaria de países que arrastraban conflictos largos. Habíamos comprobado, a distancias cortas, la resignación que vivía Georgia frente Abjasia y Osetia del Sur, dos mordiscos rusos a su mapa nacional, y aprendido sobre el genocidio armenio y sobre Nagorno Karabaj, el exclave que Armenia controlaba, sin reconocimiento internacional, dentro de Azerbaiyán. Por prudencia, habíamos descartado descender hasta el lago de Van para tomar el tren a Estambul, e incluso Kars, reclamos históricos de la Gran Armenia ahora inestables por el conflicto kurdo. Por eso, porque habíamos elegido el camino más tranquilo, el golpe nos encontró lejos de cualquier sospecha.

El murmullo suave de los pasajeros fue pronto telón de fondo, junto a las radios que emitían desde Estambul y Ankara. Pero nadie alzó la voz, buscó complicidad en otros pasajeros ni maldijo a nadie, como si lo intempestivo de la hora impusiera los susurros. Nosotros, gracias al wifi, íbamos leyendo que en Ankara unos aviones habían bombardeado el Parlamento; que en Estambul, los militares sublevados habían tomado los puentes sobre el Bósforo, y también el aeropuerto Atatürk, de donde debíamos partir en cuatro días.

El presidente Recep Tayyip Erdogan, que estaba de vacaciones en la costa sur, había escapado a tiempo de quienes pretendían acabar con él y tomado un vuelo de urgencia a Estambul. Mediante un programa similar a Skype, en llamada con una televisión nacional y emitiendo en vivo desde el aire, había pedido a la población que

repudiara el golpe echándose a las calles. Al parecer, una ola masiva lo había secundado de inmediato. Se afirmaba que los militares habían disparado contra los manifestantes, y de momento solo constaban enfrentamientos en las dos ciudades principales.

Con el paso de las horas fue habiendo más certeza de lo sucedido. El wifi no daba para más, pero seguimos a base de tuits en el directo de *El País*, primero firmados por el corresponsal Andrés Mourenza y luego, entrada la noche, por mi amigo Jacobo García desde Ciudad de México. Las fuentes coincidían en que el golpe estaba siendo rechazado, y en que la llamada de Erdogan había resultado clave. No había mucho que pudiéramos hacer, pero dormir no era probable.

Sin embargo, el autobús comenzó a decelerar. Se había formado un súbito tapón de tráfico y se veían más luces de lo normal para ser una autopista en plena madrugada. El GPS nos ubicó en Ordu, una ciudad costera sin tamaño como para sospechar allí una parada programada. Se empezaron a oír silbatos, cláxones, un tambor periódico. Todo pasajero trataba de encontrar alguna pista fuera, y pronto el ruido creciente de la calle se impuso al eco de las radios. ¿Habría logrado Erdogan aplacar el golpe por igual en todas las ciudades del país? ¿Qué podíamos esperar de un pueblo grande como Ordu? ¿No habría habido tensión allá, siquiera en los cuarteles del ejército? Como única respuesta, los tambores. Días después, mi hermano diría que ese latido se le había quedado dentro.

Lo cierto es que, al menos desde las ventanas, aquello parecía más festivo que otra cosa: jóvenes subidos a los postes mirando a la lejanía, otros en la pala de una retroexcavadora agitando puños, mujeres con banderas turcas en la mano y medio cuerpo fuera en coches que avanzaban en sentido opuesto. Nos tranquilizó el hecho de que, del lado de la acera, familias con niños en brazos caminaran lentas. Algunas personas menos exaltadas avanzaban con banderas rojas a modo de capa, y otras portando sobre sus cabezas, entre varias, una bandera más grande. Todas las banderas eran turcas y no había un solo símbolo partidista. En el momento en que estábamos, y a cientos de kilómetros de las dos grandes ciudades, aquello era también la respuesta al llamamiento y me pareció un buen augurio ver a todos del mismo bando. Pero me inquietaba la apropiación de los símbolos que eran de todos, y no solo en Turquía, porque entonces se volvía demasiado fácil atacar a los opositores y tacharlos de enemigos del país. O estás conmigo, o contra mí.

Erdogan tenía más apoyo en el interior turco, más tradicional y empobrecido que en las áreas de Estambul y Ankara y que en la costa del Egeo. Tampoco tenía apoyo mayoritario en el sureste, el Kurdistán,

pero en Ordu estábamos relativamente cerca de la aldea montañosa de la cual provenía la propia familia de Erdogan. Aquella aldea estaba junto a Rize, que era una de sus plazas fuertes. Por los altavoces de las mezquitas de Ordu se entonaba el himno nacional.

El tapón solo duraría unos minutos. En Ankara iba a alojarnos al día siguiente Fatih, un amigo de mi hermano, y le preguntamos qué nos aconsejaba hacer. «No vengáis a Ankara, mejor quedaos en el norte», escribió tajante por mensaje en cuanto pudimos contactarlo, y yo no supe si me tocaba ser mejor periodista y llevarle la contraria o si, en cambio, debía ser mejor hermano. La noticia nos quedaba lejos y yo no estaba suficientemente al tanto del país como para aprovechar la coyuntura. Turquía no era un país desconocido, tendría sus corresponsales y yo debía considerar el cansancio de casi cien días de viaje y el haber propuesto a mi hermano unirse al tramo final del recorrido. A su vez, nuestra madre estaba al corriente del asunto y preguntaba vía WhatsApp. Pudimos contarle al momento que, por lo pronto, estábamos lejos de todo. Y yo me pregunté si con los años y los viajes ya la habíamos acostumbrado, porque, para nuestra sorpresa, fue ella quien nos dijo que todo parecía sofocado y que se iba a dormir.

En el aeropuerto Atatürk de Estambul las cosas eran distintas. Había sido tomado por los golpistas y los vuelos, desviados. El nuestro era en unos días y, por si acaso, convenía pensar un planB. Regresar hacia Georgia iba a ser caro y cansado. Miguel, que se conoce bien Bulgaria y Rumanía, trató de buscar desde mi portátil ferris a los puertos de Costanza o Varna, porque sabía que desde allí había vuelos *low cost*. Pero en ese momento, salvo esperar, no había mucho más que hacer.

No supe si llegué a dormirme o no. Amanecimos en la terminal de Samsun con los primeros rayos en el cielo azul y absoluta calma alrededor. Los restaurantes servían tempranos desayunos y los pasajeros miraban las noticias, que resonaban en la terminal vacía. El pico de tensión parecía haber pasado durante la noche y los locales se limitaban a observar en silencio lo que ocurría, todavía lejos, en aquel país tan grande. Seguían a los reporteros que caminaban por las calles de las dos grandes ciudades, los vídeos de manifestantes excitados y las arengas de sus líderes. Samsun, 600 000 habitantes, ya no era un pueblo perdido en las montañas, y sin embargo también parecía ajeno.

El avión del presidente había cambiado su código de vuelo por el de un servicio comercial, y así logró aterrizar en el aeropuerto tomado y Erdogan, salir ileso. A partir de ahí la tensión fue decayendo, aunque las purgas entre los opositores cercanos al poder se desataron

desde el momento mismo en que amaneció. Decidimos renunciar a Ankara y quedarnos unos días por los pequeños pueblos costeros de Sinop y Amasra.

Unas vacaciones en la costa del mar negro

Sinop, la griega Sínope, había sido la ciudad de Diógenes, el filósofo cínico que trató de deshacerse de cuanto tuviera en busca de la felicidad más pura. Decir que Sinop fue su hogar le quedaría grande, pues se cuenta que vivía en una gran vasija, rodeado por perros con los que compartía su comida. Pero la Sinop que acababa de presenciar un intento de golpe por televisión era un apacible pueblo costero, amurallado aún en parte, donde los niños se bañaban, los adultos paseaban en sus lanchas deportivas y las terrazas olían a pescado frito. En una ladera junto a Amasra, otro puerto amurallado en un brazo de tierra, algunas piedras encimadas mantenían extendida una gran bandera turca mientras, a sus pies, familias enteras se bañaban en mucha o poca ropa, según casos, en estrechas calas.

En 1920, tras la derrota otomana en la Gran Guerra, los aliados se habían repartido Anatolia cual pastel en el Tratado de Sèvres. Atatürk, el general victorioso en la batalla de Galípoli, reconfiguró la península y la certificó en el Tratado de Lausana (1923), por el cual recuperó los territorios previamente adjudicados a la maltrecha Armenia y la región autónoma kurda. Sobre estos territorios fundó una Turquía occidentalizada y laica. En la nueva república, el velo estaba prohibido en las instituciones y la enseñanza religiosa no se equiparaba a la oficial. Tanto la cultura de los pueblos túrquicos —de origen centroasiático— como la de los tradicionales de Anatolia se reivindicaba, frente al islam, como propiamente turca.

Ya en Trabzon habíamos percibido una ciudad turca, pero también, quizá debido a su historia, un carácter cosmopolita. Vimos cómo minifaldas, *minishorts* y camisas de colores convivían con naturalidad aparente entre *niqabs* de negro riguroso en calles llenas de turistas nacionales, y al cabo de un mes en Irán, celebré la permisividad turca en los modos de vestir. Pero eso podía estar cambiando.

Erdogan, islamista moderado, moderado pero islamista, se empeñaba en desplazar la religión hacia el centro de la vida diaria. Al tiempo que levantaba el veto sobre el velo en las instituciones, había equiparado las titulaciones religiosas a las laicas, acelerado la construcción de mezquitas y limitado las licencias de venta de alcohol. Turquía era un aliado esencial para la OTAN contra el Estado Islámico y, para la Unión Europea, un tapón muy conveniente en la crisis de los

refugiados sirios90. Y en cuanto a la posible adhesión de Turquía en la Unión, tan debatida desde 2005, si la división de Chipre y el conflicto kurdo eran dos piedras en el zapato, las cuestiones ideológicas directamente no calzaban. Por su lado, también era de esperar que Erdogan se cansara del oportunismo de Occidente.

Al desechar la idea de tomar el tren en Van habíamos dado por hecho que llegaríamos en autobús a Ankara y, ahí sí, tomaríamos el tren de alta velocidad hasta Estambul. Pero Estambul era un cúmulo de preguntas que no servía de mucho repetirse. A la espera de noticias, la consigna era dilatar nuestra llegada a Ankara. Por la costa no había línea férrea que seguir, así que dejamos el litoral y tomamos otro autobús a Safranbolu.

En un pequeño valle que se abre entre nogales y adelfas, Safranbolu era una pequeña ciudad del interior conocida porque concentraba el mayor número de casas tradicionales de dos y tres pisos de época otomana. El bullicio estaba en la ciudad alta, repleta de banderas turcas, pero incluso allí parecía que las noticias no fueran con ellos. Menos aún en la ciudad baja, incluida en la lista de la Unesco. Bullía de visitantes, y entre adoquines, vigas de madera y cal, los únicos establecimientos eran prácticamente restaurantes y tiendas de *souvenirs*, ese tipo de paisaje tan de hoy en el que, incluso, no es fácil ver a los residentes. En un palacete convertido en hotel-*boutique* conocimos al hijo de los dueños. Había estudiado en San Diego y hablaba buen inglés, y en toda la conversación no se mencionó el golpe de Estado. ¿Podría resentirse el turismo en Safranbolu con el viraje de Erdogan? ¿Y ante la incertidumbre que creaba el golpe? En Safranbolu, todo el turismo parecía nacional.

En nuestra pensión barata de la parte alta, mientras tomaba el té de pies cruzados sobre las alfombras de la sala y miraba de reojo el televisor de fondo, una partida de albañiles que se alojaba allí seguía las imágenes de las multitudes y de una comparecencia de Erdogan. Los albañiles eran de Estambul, tenían ganas de hablar inglés y no precisamente de política. Desde sus móviles, usaron Google Translate para hacer toda clase de preguntas sobre fútbol, que es el camino más corto entre dos países, y mostraron alegría por ser nuestros anfitriones. Llegó un punto en que solo Miguel y yo mirábamos las noticias. Ellos dieron la espalda a la tele y se apresuraron a llenar una y otra vez nuestras tazas de té, hasta que una voz femenina en español salió a trompicones del traductor de aquel teléfono:

—¿Por qué vosotros venís a Turquía?

Teníamos que pensar una respuesta. Usamos el traductor de vuelta para decirles, más o menos, que había que ver cada país por

uno mismo. Parecieron contentos y lo celebraron ruidosamente. El más efusivo, un fan de Cristiano Ronaldo que trataba de imitarlo, escribió de nuevo en el móvil y apretó el botón de traducir:

—Vosotros habéis ido a Turquía en un tiempo complicado.

No pude evitar reírme. Aquel rodeo me hizo pensar que la tensión política podía ser un tema de mal gusto para hablar con anfitriones, parecido a cuando uno llega en medio de un asunto familiar. Quería saber qué pensaban, pero tampoco había querido entrometerme. Ahora, al menos, la carcajada se hizo general.

Tensión en Eskişehir, entre Ankara y Estambul

El segundo día tras el golpe, por la tarde, optamos por tomar un autobús nocturno a Ankara para continuar de inmediato a Eskişehir, a medio camino hacia Estambul y donde vivía Yalçin, otro amigo de mi hermano. La estación de autobuses de Ankara estaba en las afueras, funcionaba con normalidad y solo hubo que saltar de un vehículo a otro. En Eskişehir finalmente subiríamos al tren hasta Estambul.

En Eskişehir ya no quedaba rastro del Fatih Ekspresi, el tren que en invierno de 2003 me había llevado hasta allá con dos amigos desde la estación de Haydarpasha, en mi primera visita a Estambul, camino a Esmirna y a las ruinas de Éfeso. Guardo un gran recuerdo de aquel tren, amplio y anguloso, blanco como una consulta de dentista y con una alfombra roja a lo largo del pasillo. Ahora, el Yüksek Hızlı Tren (tren de alta velocidad) había sustituido a los otros servicios y tenía pinta de detenerse más bien poco en ciudades intermedias. Por fuera era idéntico a un Alvia, los trenes de semialta velocidad en España, y solo mantenía de su predecesor la banda corporativa, una línea roja y otra azul sobre una carrocería igual de blanca. Sabíamos que lo había construido CAF, la empresa de Beasáin, y a mí me seguía pareciendo sorprendente que, en una España en crisis, el sector ferroviario siguiera dando frutos. El YHT, con una máxima homologada en 250 kilómetros por hora, presumía de unir Ankara y Estambul en cuatro horas exactas que en breve iban a ser menos.

En medio de tanta modernidad, las consignas electrónicas de la estación no funcionaban. Esperamos a un electricista que no llegó nunca y el encargado de la consigna analógica solo sonreía, se disculpaba y decía a todo que no. No queríamos recorrer la ciudad con las mochilas puestas y nos costó casi media hora que alguien encargado de los ferrocarriles ofreciera una solución.

—Me acuerdo del Fatih Ekspresi, claro que sí, yo trabajaba en él —dijo una empleada rubia, mientras trataba de ayudarnos, con voz de mando y ejemplar—. ¿De dónde sois?

—De España.

—¿Sí? Mis abuelos estuvieron en España. Decían que sus antepasados provenían de allí, de la región vasca.

—Nosotros somos vascos.

A veces, la referencia a lo vasco hacía ilusión. Uno trataba de ser cortés, y además podía surgir alguna anécdota. Por ejemplo, siempre quise saber por qué el hombre que suministraba pólvora a la armería que tuvo nuestro abuelo la mandaba desde Esmirna. Pero, más que otra cosa, me fatigaba hablar sobre lo vasco de una forma vaga. Desde que habíamos dejado Armenia y Georgia no nos lo habían vuelto a mencionar, así que ya no respondíamos eso de «Baskia» al presentarnos. La empleada, sabríamos, no era propiamente turca. Vasca, tampoco. Pero había dado un respingo y, mirándonos a los ojos a uno y luego al otro, incluso había dicho:

—Os parecéis a ellos. Tenían la cara y los ojos como vosotros.

La asociación de lo caucásico y lo vasco sería un tema actual de estudio, aunque más bien por cómo estaba en boca de tantos. En tres semanas nos la habían defendido unos militares armenios, otro exsoldado, el profesor universitario de nuestra amiga Natia, de Tiflis, y unos cristaleros georgianos que nos recogieron en su camioneta, con cerveza y al volante, en una zona montañosa a menos de cincuenta kilómetros de Osetia, de Ingusetia y de Chechenia. No podría negar otras coincidencias, incluso una sensación muy familiar en el paisaje.

Adrana, la empleada, guardaba en su móvil un vídeo sobre su región. Pero los rascacielos en la costa, las danzas al estilo de la polka y una gastronomía algo lejana, todo con carácter popular y muy festivo, disiparon cualquier duda de que aquello —por los rascacielos — no era ni siquiera Bakio. En un papelito y con letra no muy clara, ella había escrito «Abkhaz». Abjasia era la otra república caucásica en litigio. Para la mayoría de países aún era parte de Georgia; para Putin y tal vez para varios de ellos, como dijo Adrana, era una república en sí misma bajo soberanía rusa.

Pero sentí que una mirada superficial a problemas políticos distintos y, probablemente, la influencia de las potencias de la zona sobre sus pequeños pueblos, habían dado pie en aquellas regiones militarizadas, europeístas pese a su situación de periferia, a cierta complicidad y confusión respecto a lo vasco. A la par, las hipótesis que relacionaban el euskera con varias lenguas caucásicas no eran nuevas y se fundamentaban en significados y en cuestiones formales, sí, a veces sorprendentes. Pero ya hace décadas que los lingüistas, al menos de este lado, asumieron que faltaban demasiadas piezas como para poder armar ese relato. Como me diría Joseba Abaitua, uno de ellos,

la distancia espacial y temporal, y tipológica, es demasiada.

«¡Cuentan que el vasco y el armenio tienen hasta un 40 por ciento de palabras en común!», nos había dicho el exsoldado armenio. Le respondí hablando en euskera. No domino el euskera pero sí me da para juntar frases, y rápidamente nos echamos a reír. Él no había entendido una palabra. «Bueno —dijo entonces—, dicen que con el armenio de antes, no con el de ahora, ¡y quizá no era un 40, sino un 10 por ciento o algo así!» Aquello sonaba bastante más prudente. Pero me contrariaba la ligereza con que se trataba el asunto, o la ausencia, al menos, de una sana duda al plantearlo.

Yalçin apareció en el *döner* en el que citó a mi hermano y se dieron un abrazo. Junto a Natia, Fatih y Yalçin habían sido estudiantes de intercambio en Vitoria. Aparte de rememorar aquellos tiempos, quizá nos podían explicar e interpretar los acontecimientos mejor que el común de sus paisanos. Las universidades europeas, leí, eran un camino cada vez más demandado ante las presiones del Gobierno y los ataques islamistas[91]. Para Yalçin yo también tenía una pregunta concreta:

—¿Y en Eskişehir, por ejemplo, en la madrugada de ayer no hubo enfrentamientos?

—Vivimos muy cerca de la plaza central —contó—. La tensión que se vivió fue máxima. Mi madre no sabía dónde meterse, lo pasó fatal. En la plaza, de un lado estaban los militares y de otro, la policía. Frente a frente. Pero al final, ni se tocaron.

Últimamente, los pasos dados por el Gobierno hacia la islamización y el acoso a los medios liberales habían tensado la cuerda demasiado entre los rivales de Erdogan. Tras el golpe no solo estaban, presuntamente, seguidores del clérigo Fethullah Güllen, una congregación islámica influyente con quienes Erdogan se había enemistado a propósito del conflicto kurdo, sino otros partidos rivales con el odio al presidente como único punto en común. O eso es lo que algunos sostuvieron. Fuere como fuere, el Ejército había mantenido mucho poder desde tiempos de Atatürk y ahora, como ya había pasado otras varias veces, parte de él se había levantado en armas.

La estación de Eskişehir también había cambiado, tanto como sus trenes. La actual era un edificio céntrico, nuevo, no demasiado grande pero con espacios generosos, minimalista, con pasos subterráneos, controles aparatosos estilo aeropuerto y azafatas sonrientes. Un tren expreso esperaba en una vía anexa, porque Eskişehir aún era cruce de caminos con la línea convencional que iba hacia Esmirna, y un segundo YHT ocupaba otra de las vías principales.

En el paso subterráneo de camino a nuestra vía, casi otro

vestíbulo de ancho que era, una azafata pidió pasaportes y billetes, y cuando se abrieron unos tornos nos deseó buen viaje. Pero aquello no era solamente modernidad, sino control. El día en que Miguel me alcanzaba en Yereván, hizo una escala en Moscú que previamente tenía marcada en Estambul. Ese mismo día, aunque a otra hora, el Estado Islámico había asesinado en el aeropuerto Atatürk a ochenta personas. Y en Ankara, apenas nueve meses antes otra bomba había matado a ciento dos personas que marchaban por la paz, precisamente frente a la estación.

Sin rastro del golpe en el tren rumbo a Estambul

El andén estaba dividido en tramos, como sucede en la India, para facilitar el acceso a cada vagón según la letra asignada a todos ellos. Nos pusimos a hacer fotos a nuestro alrededor. Las estaciones se consideran lugares estratégicos y quisimos comprobar, también, cuánto duraríamos sin que nos interceptara alguien. Más ahora, que el dominio del país pendía de un hilo. Teníamos de precedente Tiflis, donde un gorila —que me disculpen los gorilas— nos había obligado a borrar todas las fotos sin ninguna gentileza. En Eskişehir se nos acercó un empleado uniformado. Se disculpó dos veces por interrumpirnos y luego nos preguntó en qué sector debíamos esperar el tren.

—Solo era eso —dijo en inglés—. Que tengan un buen viaje.

El YHT arrancó suave y en hora. Llevaba uniendo Ankara y la región de Mármara, la de Estambul, apenas desde 2014. Limpio, cómodo y austero, una moqueta de serie había sustituido a aquella alfombra roja y turca. Sus maquinistas habían recibido capacitación en trenes Alvia en la ruta Madrid-Pamplona y los parecidos no eran solo coincidencias. También comprobamos que el precio promediaba un 20 por ciento más que el de los autobuses, también cómodos, nuevos y con wifi, algo que el YHT no tenía. Sin muchas frecuencias, la vía estaba todo menos concurrida, como sí pasaba en la autopista de Ankara, incluso de madrugada, y el YHT podría marcar diferencias con la línea concluida.

Dentro, en lo alto del pasillo, la televisión de a bordo marcaba la velocidad actual. En las primeras rectas alcanzó fácilmente los 240 kilómetros por hora, pero enseguida se ancló entre los 104 y los 120 y ya no volvió a rebasarlos. Encima de ese dato, la pantalla repetía anuncios bien producidos sobre servicios gubernamentales, incluido el propio tren y su tecnología. Eso, y cápsulas de entretenimiento ultraligero, que siempre me parecieron una ocasión perdida para ofrecer al viajero algo de provecho, pero al menos el volumen iba a cero y se podía uno evadir.

El YHT avanzó junto a la línea antigua, que había sido también modernizada. Sin embargo, las estaciones intermedias se veían llenas de zarzas, algo quizás inevitable de este progreso que deja de lado a las ciudades de provincia. Filas y filas de vagones de carga parecían aprovecharse de ello. Algunas estaban oxidadas de más. Aparecieron vagones blancos como los del Fatih Ekspresi, con manchas inequívocas de óxido junto a vagones abollados, y alguna que otra grúa.

El cielo fue un constante gris, muy cantábrico otra vez, pero la lluvia se contuvo. Debajo, el paisaje era verde y montañoso y el tren serpenteaba junto a un río que ya bajaba muy crecido. Parecía que una gran riada hubiera puesto en apuros la autopista paralela, que llevaba un buen flujo de camiones, y algunos terrenos mostraban rastros de una inundación reciente. Con el río encajonado, aparecieron un par de presas y minicentrales eléctricas. Luego ese río se ensanchó de nuevo y a lo lejos empezaron a verse grandes barcos que flotaban en el mar de Mármara. Al sur quedaban unas colinas, y tras ellas la ciudad de Bursa. Al norte, un túnel submarino estaba cerca de jubilar el complejo transbordador que cruzaba el mar, como ocurría en Puttgarden o en Mesina, con los trenes segmentados.

En el tren viajaban muchos adolescentes y niños y la cháchara fue constante, pero comedida. Un bebé dio algo de lata y un anciano, justo sentado tras nosotros, sacó un poco de sus casillas a Miguel con un ataque de tos interminable, pero no fue nada que no pudiera pasar en un día cualquiera.

Quizás el Ankara-Eskişehir-Estambul resultó un tren demasiado limpio, correcto y tranquilo para el momento en que nos tocó tomarlo. Quizás había atribuido a los turcos un carácter más ruidoso, y entonces estaba en un error. Tal vez me había acostumbrado a los trenes asiáticos de largo recorrido, tan sociales, con butacas o literas enfrentadas; a los tés y los panes que iban y venían y el rumor de fondo que, al ser en otro idioma, aún me permitía leer. Aquel tren se me hacía tan familiar y los turcos, en esencia, tan cercanos que el viaje se me hizo incluso largo. El YHT solo buscaba la eficacia, ser una opción de calidad, un puente veloz entre ciudades principales, y pronto lo conseguiría.

Relato del golpe. Fin de viaje en Kadıköy

La línea debía llegar al corazón de Estambul, pero solo estaba activa hasta un suburbio de nombre Pendik y desde allí faltaban veinticinco kilómetros para su destino futuro: la histórica estación de Haydarpasha, en el barrio de Kadıköy, en la orilla asiática del Bósforo. En Pendik únicamente había un andén inexplicablemente estrecho,

unas escaleras y una calle en hora punta. Sin más explicación, tras preguntar a transeúntes, nos subimos a un autobús local que resultó ser gratuito, no por cortesía del ferrocarril en obras, sino del presidente Erdogan. Gratitud o conveniencia, en los tres primeros días posgolpe el transporte público fue gratuito en la ciudad.

Atamos los cabos de los acontecimientos en casa de Elsa, mexicana que vivía en Kadıköy a metros de la orilla, aún del lado asiático. Otra amiga mexicana me había contactado con ella por si necesitábamos ayuda en Estambul. Con ella, además, vivían una chica turca y Santi Echevarría, reportero y paisano de Bilbao, entonces de veintiocho años. Santi era corresponsal de prensa escrita de Televisión Española y de voz en Radio Nacional. Pero dos días atrás, cosas del directo, se había puesto por primera vez frente a una cámara y lo había narrado en televisión.

Nos lo contó durante la cena. El día del golpe, Santi cenaba en casa de un amigo en Galata, el lado europeo, a pocos minutos de la conocida plaza Taksim. De pronto, una llamada desde España le dijo que en la plaza había movimiento de tanques y soldados. Supo que tenía que correr, y llegó a la plaza antes que nadie, a tiempo para ver cómo una treintena de militares aparecía de repente y rodeaba el monumento que hay allí.

—Las personas aún hacían compras, los negocios estaban abiertos —recuerdo que nos dijo.

Había tan pocos militares que le pareció casi ridículo. Aquello, pensó, debía de ser la avanzadilla de algo mucho mayor. Pero entonces, secundando la llamada de Erdogan por lo que sucedía en otras partes, más y más civiles comenzaron a aparecer y rodearon a los propios militares. Santi aprovechó unas obras en una esquina de la plaza y se protegió allí junto a otro hombre. Previó que llegarían refuerzos y por un momento temió por la seguridad de todos. En ese momento solo sabía de él su novia, y la madre de su novia, que lo vio en televisión.

—Vamos a ver, Santi —le dijeron en vivo desde Madrid—. ¿Nos quieres decir que los manifestantes están haciendo retroceder al Ejército?

Eso parecía. Santi se limitó a decir lo que veía, superó los nervios y lo hizo muy bien.

A diferencia de la plaza, las escenas más terribles se describían en los puentes sobre el Bósforo. Allí, algunos civiles habían sido asesinados a cuchillo. Al cabo de un mes, el primer ministro, Binali Yıldırım, anunciaría que el golpe frustrado había dejado 265 muertos, entre ellos 47 civiles.

Los días posteriores en Turquía fueron de purgas masivas y de una tensión latente. Yıldırım también iba a dar la cifra de 2839 militares detenidos92. Pero la de funcionarios de toda clase y rango apartados de sus puestos, entre militares, jueces y maestros disidentes, ascendió en los días sucesivos a 70 000. El intento de golpe de Estado no tuvo una participación tan numerosa de sus instigadores, y según algunos analistas, no triunfó porque solo actuó una parte del Ejército. Adelantado por una tensión creciente, casi anunciado, resultó en un golpe a medio gas, el quinto en la Turquía moderna y el primero que no fraguó. Con el tiempo quedarían dudas sobre su autoría intelectual, e incluso por un buen rato se barajó la opción de un autogolpe. Países como Alemania o Estados Unidos, donde vivía exiliado Güllen, no tenían del todo clara la participación del clérigo, del que Erdogan pidió la extradición sin éxito. Por eso nos pareció un golpe tan raro.

Por eso y porque había muchas cosas que no entendíamos y que implicarían, cuando menos, una mirada a los dirigentes anteriores. Mientras los observadores occidentales destacaban sus maneras autoritarias, Erdogan había salido tres veces electo como primer ministro y una vez más como presidente. Preguntada sobre por qué muchos turcos avalaban las formas de Erdogan, Aslı Aydıntaşbaş, analista turca del Consejo Europeo de Asuntos Exteriores, explicaba en un artículo: «Hay un elemento cultural en juego que alguien de fuera no puede comprender. Erdogan representa la Turquía suní, una identidad que se ha sentido marginada durante muchos años».80 Muchas personas, entre ellas gran parte de las clases populares, también habían mejorado las condiciones de su día a día desde que Erdogan estaba en el poder. Frente a las élites que habían gobernado el país en los últimos tiempos, lo consideraban uno de los suyos, y entendían sus excesos como forma necesaria de aplacar a sus detractores.

El aeropuerto ya estaba reabierto cuando llegamos a Estambul. Elsa vivía a diez minutos a pie de nuestro final simbólico, Haydarpasha, en el mismo Kadıköy. Bajo la luz del último sol, nos acercamos hasta la estación, uno de los emblemas de la ciudad, en la mismísima orilla del Bósforo.

Esta estación terminal tenía el calibre de Victoria Station y era el inicio de Asia. Los planes otomanos y alemanes la habían completado en 1909 como salida del ferrocarril hacia Bagdad, que venía en realidad desde Berlín, y también como inicio del Hejaz, que vía Damasco y Amán debía haber llegado hasta La Meca. De aquí, entre turcos y occidentales *hippies*, también había partido en 1973 Paul Theroux con rumbo a Irán, Afganistán, la India o Birmania en su libro

El gran bazar del ferrocarril. Pero hoy estaba vallada y cerrada a cal y canto.

La mejor vista que pudimos obtener de la estación la daba un puente para coches que sobrevolaba la playa de vías. Entre hileras de andenes cubiertos, las sucesivas bifurcaciones terminaban frente a su edificio y conformaban un espectacular cementerio de trenes suburbanos repletos de grafiti. Dos torres mochadas, vacías, conservaban la solera de un edificio lleno de historia, pero habían quedado huérfanas tras el incendio de 2008 que se llevó su cuarto piso y el tejado que las conectaba. Era el segundo gran incendio que sufría en algo más de un siglo. Ahora, el lugar donde habían iniciado millones de aventuras personales tenía el futuro en el aire por la misma poca altura de miras de siempre: alguien quería convertirla en apartamentos de lujo, en patrimonio de unos pocos.

Nos costó trabajo, incluida la ayuda de una pareja de jóvenes, convencer al vigilante para que nos diera paso al muelle, el espacio que la obra ganó al Bósforo y adonde daba la fachada. Once años atrás, le dije, yo mismo había tomado allí el Fatih Ekspresi y ahora pretendíamos haber llegado de Eskişehir y salido por esa misma puerta, pero había habido que bajar en Pendik. Creo que, entre todos, sonamos convincentes. Del lado asiático, incendiada esta vez por el atardecer, tuvimos ante nosotros la fachada de Haydarpasha. Del lado europeo, con solo girarnos, el sol caía sobre el Cuerno de Oro y recortaba cúpulas y minaretes, Santa Sofía y Sultan Ahmet.

En aquel punto, principio y final de tantos viajes, sentí también el gozo, el peso y la responsabilidad de los kilómetros recorridos por años. Se amontonaban en fotos, en fragmentos y en recuerdos de conversaciones que el olvido corroía. Era buen momento para recordar los inicios, quizás aquel primer circuito ferroviario en forma de «O» montado en la mesa del salón, o los mercancías que pasaban tronando a dos manzanas de casa cuando yo iba rumbo al cole. Aún faltaban muchas rutas y otras muchas se podrían repetir, porque nunca iban a ser las mismas. Pero quizá no tomaría grandes trenes otra vez antes de rumiarlo y decantarlo todo. Esperaba haber aprendido un poco de mí, de las personas y de lo complejo del mundo yendo a bordo. Al menos, sentía que ya no viajaba para abarcar nada. Los trenes me habían ayudado a reposar la vista y ahora quería compartir lo que miraba.

AGRADECIMIENTOS

A mis dos hermanos, Miguel, siempre listo para partir, y Jorge, siempre con la palabra exacta. A mi padre y a mi madre, por hacer que todo sea más sencillo.

A Ale del Castillo, que estuvo y sigue cerca, no solo para comentar cualquier texto. A Guillermo Osorno, Tamara de Anda, Jorge Pedro Uribe, María Pellicer y Guillermo Cervantes, y a Salvador Frausto y Mael Vallejo, por mis primeras crónicas mexicanas. A Diego Fonseca, por enseñarme qué va y qué no, y a Álvaro Llorca, por enseñarme dónde va (y por *Sudeste*). A Blanca Juárez, que me permite seguir con todo esto. A Miguel Gutiérrez Garitano, Ander Izagirre y Álex Ayala, paisanos y maestros de viajes, y al grupo del taller de Paul Theroux, en especial a Adán Ramírez y Claudia Muzzi, y a Paul. A Moncho Torres: lejos, cerca, pero siempre atento. A Elsa Cabria, por casi convencerme de lo bueno de ser breve. A Diego Mejía, Juan Carlos Ortega y Claudia Orozco, por insistir. A Begoña Knörr y Tamara Crespo, mis libreras favoritas.

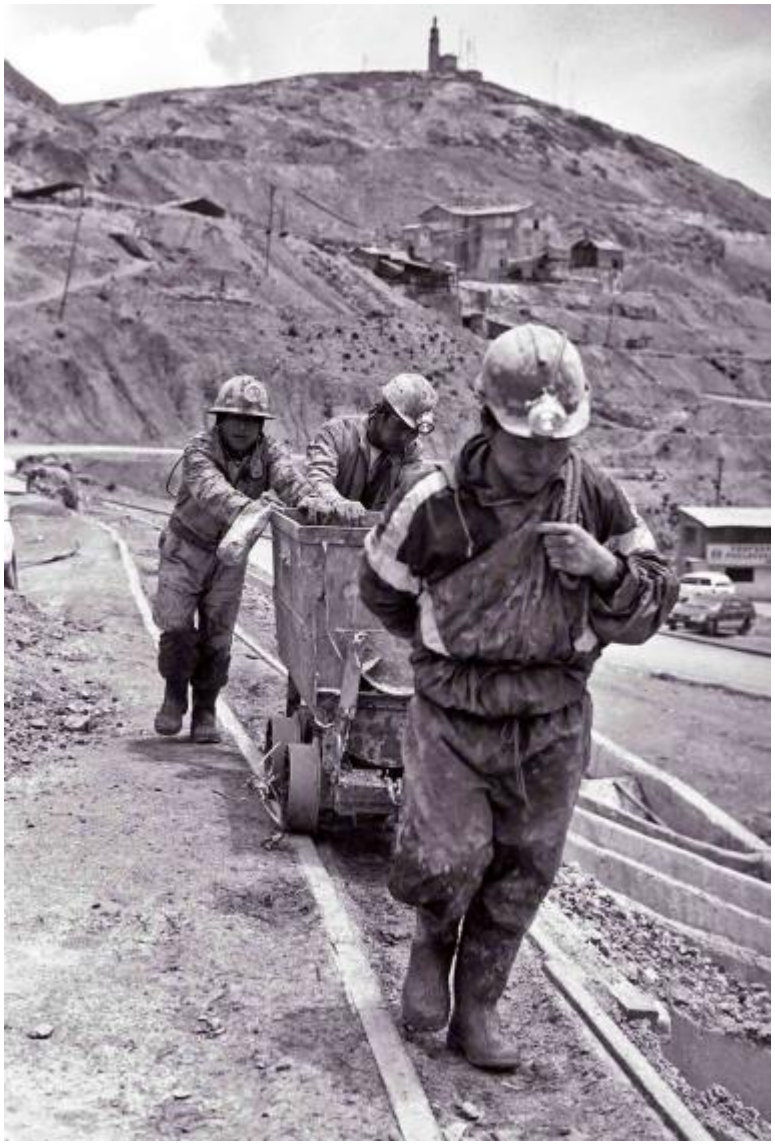
A aquellos y aquellas con quienes hice kilómetros: Roland Félix, Vignia Ortega, Helmut Dietz o Jordi Pizarro —fotaza aparte—. A Angélica y al grupo jordano. A Zelma, Bjørn Tore, a Egidio y a Salvo, y a Jorge, de AFEPRORA, que me explicaron sus trenes, como hicieron luego Jimmy, Alfonso o Iker. No caben aquí quienes me dieron un techo, una comida o un buen consejo (el último de ellos, Josep Maria).

Por último —ya se sabe, son los primeros—, a Miguel Ángel García y Marta Gómez Mata, que representan a los equipos que hicieron posible *Paisajeros*. A Libros.com y sus 204 padrinos, y a geoPlaneta, por confiar en estas historias.

Los trenes dejaron de circular en Guatemala, pero siguiendo la pista a los *ferrocarrileros* hay vidas enteras por oír sobre los rieles del país. Cd. de Guatemala, Guatemala, 2011.

Hoy, la vida en aquellos trenes de pasajeros guatemaltecos solo es imaginable a bordo de los guajoloteros, los autobuses de corto recorrido. Sololá, Guatemala, 2011.

La vía de Sucre y Potosí al litoral chileno se usa para exportar el mineral. A los pasajeros solo les queda el buscarril, y luego, este coche acoplado a un tren minero. Ollagüe, Bolivia, 2014.



Pese a los riesgos y la precariedad, la minería en el Cerro Rico aún provee de empleo a muchos jóvenes potosinos. Potosí, Bolivia, 2014.

La experiencia invernal del tren de Flåm es diametralmente opuesta a la del verano, no solo por los colores, sino por la afluencia.

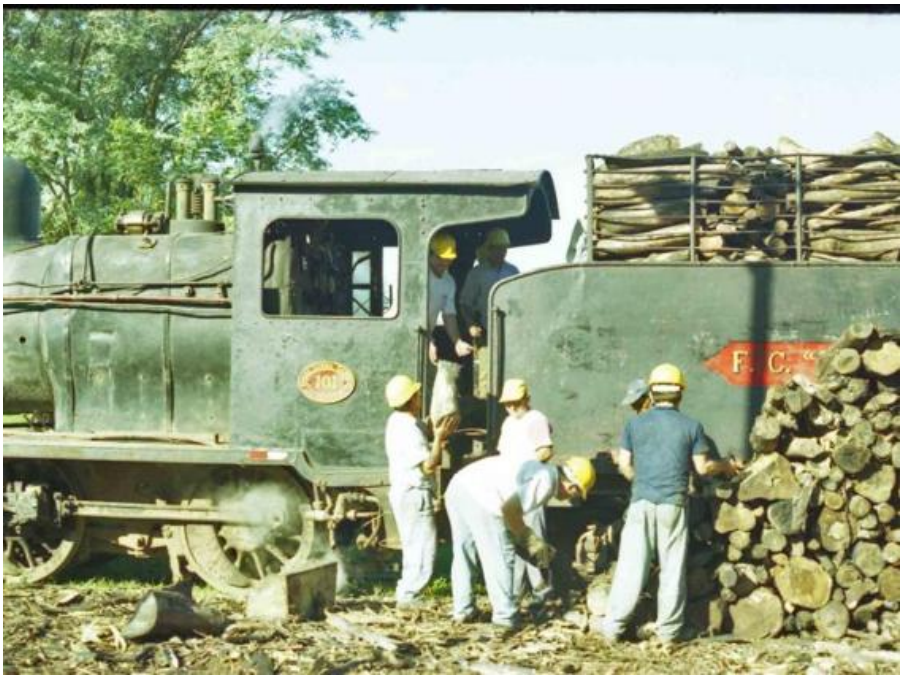
Lucía, amiga y anfitriona mexicana, se movía como pez en el agua en su día a día en Bergen. Bergen, Noruega, 2015.

El tren de Gwalior a Sheopur Kalan, en el centro-norte de India, iba tan lento que no amedrentaba a quienes preferían la amplitud del techo frente al interior masificado.

Al anochecer, mientras los andenes suburbanos de Mumbai se desaturan poco a poco, muchas personas cosen en talleres tras los ventanucos frente a la estación. Bandra, India, 2016.

De tanto jugar a bordo, tres niños kazajos se cansaron mientras se ponía el sol. El arrullo de los trenes hizo el resto para una noche plácida en el vagón. Tren Beyneu-Aktau, Kazajistán, 2016.

Un coche surge bajo las murallas de Bujará, que guardan uno de los antiguos centros del saber de Asia Central. Bujará, Uzbekistán, 2016.



La era del tren a vapor americano se apagó en Paraguay en 2011. Hasta entonces, un puñado de empleados utilizaba cuatro locomotoras en un corto ramal. Encarnación, Paraguay, 2005.

Seis años después, los empleados conservaban las máquinas en una playa de vías junto al Paraná en espera de recuperar un tramo de vía. Encarnación, Paraguay, 2012.

Los miembros del ferroclub AFEPRORA, que se reunían desde 1976, debieron dejar su furgón-sede en la estación Retiro San Martín tras ser vandalizado por enésima vez. Buenos Aires, 2012.

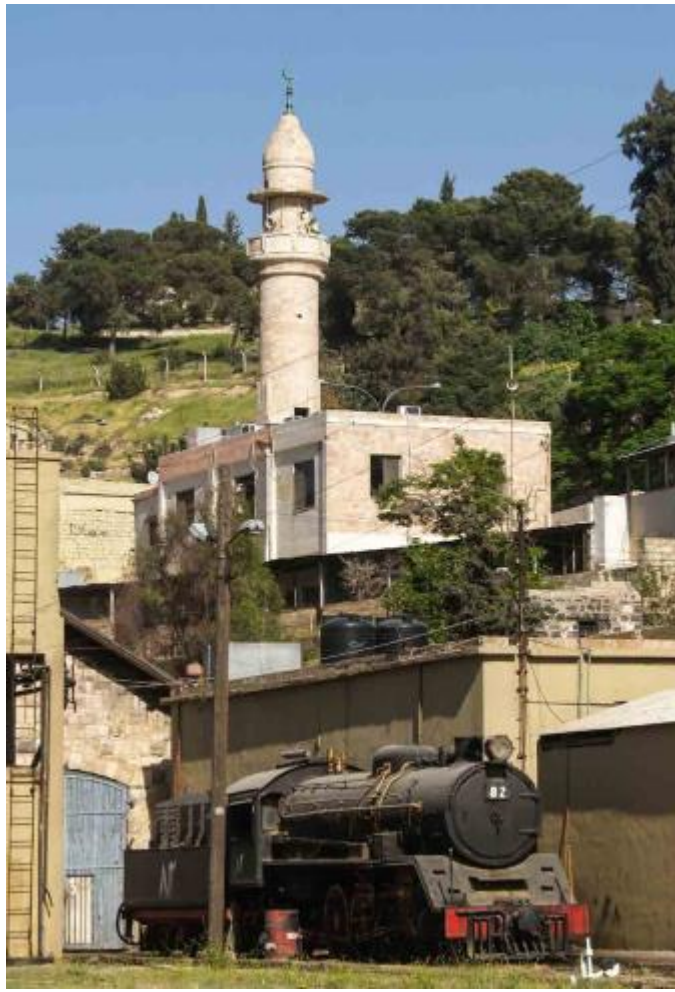
La estación monumental de Constitución es punto de partida hacia la antesala patagónica, pero también recibe a diario a miles de viajeros del conurbano bonaerense. Buenos Aires, 2012.

Canfranc Estación, con sus edificios, sus viejas vías y vagones de varias décadas siguieron deteriorándose hasta 2019. Ese año comenzó el gran lavado de cara. Canfranc Estación, 2014.

El metro de Shanghái, que sirve a diario a diez millones de personas, se inauguró en 1993, y en 2021 ya tenía 802 kilómetros y 504 estaciones. El Maglev se inauguró en 2004.

En California, el llamado estilo misión llega hasta el vestíbulo de Union Station, la terminal angelina. Los Ángeles, California, Estados Unidos, 2012.

Desde el segundo piso del Pacific Surfliner, además de ver la vida suburbana, ocho horas dan para contemplar mar abierto y mucho cielo. Santa Bárbara, California, Estados Unidos, 2012.



El entorno de la estación de Amán permite imaginar el pequeño pueblo que era la ciudad cuando se construyó la línea del Hejaz. Amán, Jordania, 2012.

Las reliquias del tren que T. E. Lawrence saboteó hace más de un siglo siguen operativas, bajo demanda, en un pequeño tramo. Apeadero del Aeropuerto Intnal. Reina Alia, Amán, Jordania, 2012.

Las anchas avenidas, en ruso prospekt, ven un discurrir continuo de tranvías de distintas épocas. Ekaterinburgo, Rusia, 2012.

Pasado Irkutsk, en Ulán Udé, el viajero debe elegir entre continuar hacia Vladivostok o atravesar Mongolia rumbo a China. A bordo del Transmongoliano, 2012.

Un pasajero del Patagónico mira la vía en sentido Bariloche, por donde debería aparecer una locomotora de reemplazo. Clemente Onelli, Río Negro, Argentina, 2014.

La locomotora ALCO RSD-16 número B819 de la Línea San Martín viene en auxilio para remolcar el tren hasta Bariloche. Clemente Onelli, Río Negro, Argentina, 2014.

El Chepe porfía cuesta arriba para salvar un desnivel de dos mil metros en la Sierra Tarahumara. Límite entre Sinaloa y Chihuahua, México, 2008.

El señor Abraham Peters, integrante de la comunidad menonita de Chihuahua, posa en una de sus granjas. Cd. Cuauhtémoc, Chih., México, 2012.

Un cruce de trenes en las montañas es pretexto para echar un cigarrillo. Inmediaciones de Dorud, Lorestán, Irán, 2016.

El ferrocarril Transiraní debió perforar los montes Zagros para unir Teherán con Juzestán, la provincia del golfo en la que un lord inglés halló petróleo. Tang Panj, Lorestán, Irán, 2016.

El tren de Fianarantsoa a Manakara debe olvidarse de cualquier horario si quiere atender a toda la población. Fenomby, Madagascar, 2018.

En Randazzo, además de ver automotores clásicos, el trasbordo de la Circumetnea da tiempo para calentarse con un buen café. Randazzo, Sicilia, Italia, 2019.

La estación de Haydarpasha, inicio de muchos grandes viajes por Asia, espera ver tiempos mejores. Kadiköy, Estambul, Turquía, 2016.

El andén de la estación de Vitoria a la salida de la guardería con la locomotora 269-507 saliendo en sentido Irún. Aquí comenzó todo. Vitoria-Gasteiz, 1985.

Notas

1. Teixeira, Duda, «A república da cocaína». Retomado de https:// veja.abril.com.br/mundo/a-republica-da-cocaina/
2. Cerdo.
3. En 2010, el periodista Ander Izagirre publicó «Mineritos. Niños trabajadores en las entrañas de Bolivia», una sutil crónica para explicar las condiciones habituales de las niñas y los niños y mineros potosinos. Años después, retomó la historia de una de esas niñas y publicó *Potosí* (Libros del K.O., 2017).
4. Según Cesáreo Aramayo, autor de *Ferrocarriles Bolivianos*, el tendido empezó en 1914 en Potosí, en 1924 cruzó el Pilcomayo y en 1934 llegó a Sucre.
5. Hora punta.
6. Nombre que se le da al corredor que participa en la modalidad de competición conocida como *mushing*, o carrera de trineos tirados por perros.
7. Fue imposible hasta que Ander Izaguirre me contó que fue él quien compartió ese texto con sus alumnos, y que el autor era el catedrático Ramón Salaverría. Así que gracias a ambos.
8. Además de *El turista*, el ensayo *Travel as Metaphor. From Montaigne to Rousseau* ahonda en la cuestión. Georges Van Den Abbeele, su autor, se pregunta sobre la palabrería viajera y las trampas del lenguaje. Retoma el verbo latino erro, primera persona de errar, que podía significar tanto deambular, caminar, como meter la pata; se ocupa de *sightseeing* (hacer turismo, o, literalmente, «ver vistas»); y, a propósito de Montesquieu, también de la palabra *tour*, que en francés es tanto torre, un punto de observación, como recorrido.
9. Anne Fougner Helseth. «Drit og dra». Retomado de: www.dn.no/magasinet/2014/07/18/2202/Reportasje/drit-og-dra
10. El catálogo con las principales obras puede consultarse por autores en http://www.savitskycollection.org/
11. «Uzbekistán: Trabajo forzoso vinculado al Banco Mundial», *Human Rights Watch*, 2017. Consultado en: https://www.hrw.org/es/news/2017/06/27/uzbekistan-trabajo-forzoso-vinculado-al-banco-mundial
12. «Wanders never cease: The nomadic life of Mongolia's Kazakh eagle-hunters», *The Independent*, 27-01-2013. Tomado de http://www.independent.co.uk/arts-entertainment/art/features/wanders-never-cease-the-nomadic-life-of-mongolias-kazakh-eagle-hunters-8463784.html
13. Telesca, Juan Ignacio, en «En 1811, la mitad de la población paraguaya era afrodescendiente». Cantero, Cristian, *Última Hora*. 19-05-2008. http://www.ultimahora.com/en-1811-la-mitad-la-poblacion-paraguaya-era-afrodescendiente-n117777.html
14. «Afroparaguayos, condenados a no existir», 26-11-2011. Tomado de http://otramerica.com/comunidades/afroparaguayos-condenados-a-no-existir/720
15. No daba noticias, no me acordaba de ellos. Esta expresión se usaba cuando alguien emprendía un viaje lejano, aunque terminó por significar «cualquier cosa», algo hecho sin cuidado, con desgana.
16. Rivarola, Armando, «Holocausto paraguayo en Guerra del '70», *ABC Color*, 26-09-2009. http://www.abc.com.py/edicion-impresa/politica/holocausto-paraguayo-en-guerra-del-70-24516.html
17. En guaraní, literalmente plata escondida o tesoro enterrado.
18. En alemán, «Selva Negra, ¡qué hermosa eres!», en relación a la comarca del suroeste de Alemania.
19. Morangos, del portugués de Brasil, es como llaman en Paraguay a los fresales. La

flor de coco es el coyol mexicano.
20. www.theguardian.com/environment/2017/jul/31/suicides-ofnearly60000-indian-farmers-linked-to-climate-change-studyclaims
21. Rodríguez-Paz, C. Agustín y Vázquez-Ortega, Ramón, *Los trenes hospital de la Revolución Mexicana (1912-1915)*, México, 2009.
22. Bolígrafo.
23. Alfonso Marco, en https://web.archive.org/web/20170901024831/ http://viajesferroviarios.blogspot.com/2014/05/canfranc-ayer-hoyy-siempre.html
24. En 2016, el satírico *Errado de Aragón* publicaría: «Jaca inventa los Juegos Olímpicos de Otoño para "ver si así los ganamos"».
25. Campo, Ramón J., *El Oro de Canfranc*. Edición en línea, tomado de https://www.heraldo.es/especiales/canfranc/index.html
26. Goldstone, Patricia, *Turismo. Más allá del ocio y del negocio*, Random House Mondadori, S. A., Barcelona, 2003.
27. «Amtrak's Coast Starlight And The Joys Of Slow Travel», tomado de www.huffingtonpost.com/2012/08/28/amtraks-coast-starlight-a_n_1836802.html
28. La carta manuscrita de agradecimiento de Malaspina a Lasuén puede verse en línea en: http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=14475
29. La línea de alta velocidad empezaría a construirse en 2014, aunque con polémica y grandes sobrecostos que envolvían a la española Ferrovial. Poco después, Elon Musk, cofundador de Tesla Motors, desarrollaba Hyperloop, unas cápsulas de levitación magnética a las que auguró máximas de 1200 kilómetros por hora para unir Los Ángeles y San Francisco en solo treinta y cinco minutos. En diciembre de 2017, en sus pruebas en el desierto de Nevada ya había disparado las cápsulas a 387 kilómetros por hora.
30. Anderson, Scott, en «The True Story of Lawrence of Arabia», *Smithsonian Magazine*, 2014. Tomado de https://www.smithsonianmag.com/history/truestory-lawrence-arabia-180951857/
31. Para acercarse a estos presidiarios y a sus trabajos en clima extremo es recomendable leer *Sajalín*, también de Antón Chéjov. Se trata de un informe enriquecido en el que el novelista presenta una crónica de su viaje en 1895 a la isla presidio de Sajalín.
32. «The environmental situation of Lake Baikal», en https://webarchive.org/web/20190922175833/www.greenpeace.org/russia/en/press/reports/the-environmental-situation-of/.
33. Guerreiro, Héctor, «Trenes del Pago Chico». Consultado el 17/01/2018 en http://www.geocities.ws/ferrocarrilpagochico/boletin29.html
34. Ferrobaires, surgida en 1993 para rescatar el tren de las ciudades bonaerenses, suspendió los seis trenes que operaba el 30 de junio de 2016. Ese día, en Rawson, doscientos kilómetros al oeste de la capital, un tren de pasajeros se empotró con otro de conte-nedores y hubo veinticinco heridos. Un año después, la administración central se haría cargo de la empresa.
35. «El controvertido cambio de nombres de "asesinos" de una escuela de Argentina», *BBC Mundo*, recuperado de www.bbc.com/mundo/noticias/2011/04/110427_argentina_escuela_cambio_nombre_vh
36. La historia del viejo Tren de los Presos y del nuevo Tren del Fin del Mundo se encuentra documentada y detallada en https://horizonteferroviario.blogspot.com/2016/12/ Consultado el 26/01/2019.
37. Vergara, Jorge, «Clemente Onelli: el pueblo que estrena gas y respira pobreza», *Diario Río Negro*, 14/05/2006. Tomado de hhttps://www.rionegro.com.ar/clemente-

onelli-el-pueblo-que-estrena-gas-y-respira-pobreza-ABHRN060514231410 50/

38. «Patagonia: sequía récord preocupa a productores ovinos». De https://www.tiempoar.com.ar/nota/patagonia-sequia-record-preocupa-a-productores-ovinos

39. Owen, Albert K. *The Topolovambo Pacific*. El libreto está escaneado y disponible para libre descarga en https://library.ucsd.edu/dc/object/bb69993269

40. Schwietert, Julie, «Riding Mexico's Empty Tourism Train», *Americas's Quarterly*. Tomado de https://www.americasquarterly.org/article/riding-mexicos-empty-tourism-train/

41. El 2 de abril de 2017, con veintisiete años, el propio diario *Norte* cerraba tras el asesinato de Miroslava Breach, colaboradora suya y del diario *La Jornada*. Su dueño y fundador declaró que no había garantías para hacer un periodismo crítico. Breach, conocida por la cobertura de su sierra y de la narcopolítica, tanto local como la que rodeaba al gobernador César Duarte, había nacido en Chínipas, al fondo de uno de esos cañones.

42. «Cifras de homicidio doloso, secuestro, extorsión y robo de vehículos 1997-2017», SEGOB, Ciudad de México, 20/03/17.

43. «Se cumplen tres años de la "guerra" de Choix», *El Debate*. Tomado de www.debate.com.mx/losmochis/Hoy-se-cumplen-3anos-de-la-guerra-en-Choix-20150427-0223.html

44. Las líneas más complejas han dado origen a películas, habitualmente basadas en novelas, que sirven para ilustrar los procesos constructivos, como *El puente sobre el río Kwai* y el ferrocarril de Birmania a Tailandia. En México, *Viento Negro*, adaptada de *El muro y la trocha*, de Mario Martini, y basada en hechos reales, recuerda el fallecimiento de una cuadrilla de ingenieros entre las dunas del desierto de Altar trazando la línea de Sonora a Baja California. *El túnel 6* está ambientada en la construcción de la línea de Durango a Mazatlán, un reto comparable al del Chepe y en la misma Sierra Madre que hoy se quiere retomar.

45. Bearak, Barry, «Caballo Blanco's Last Run. The Micah True Story», *The New York Times*. Tomado de www.nytimes.com/2012/05/21/sports/caballo-blancos-last-run-the-micah-truestory.html

46. Heras Quezada, Margot, *El pueblo rarámuri*, conaculta, Ciudad de México, 2005.

47. Sariego Rodríguez, Juan Luis (2022). «Desarrollo e interculturalidad en la Sierra Tarahumara» Antropología. Revista Interdisciplinaria Del INAH, (63), 49–56, 2022. Recuperado a partir de https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/view/17620

48. «Los tarahumaras, ahora atractivo turístico, exigen trato de gente», *Revista Proceso*, 24/10/1981.

49. «Archivo Histórico de Localidades». INEGI. Puede consultarse en línea en el Archivo Histórico de Localidades del INEGI: https://www.inegi.org.mx/app/geo2/ahl/

50. «The Long Struggle of Mexico's Tarahumara Tribe to Hold on to Its Last Bit of Land», *Vice News*, 2014. Tomado de www.vice.com/en_us/article/xd5w8w/paving-native-land-to-put-up-a-tourist-park

51. «Hotel Divisadero Barrancas: negocio nacido de un sue-ño», *Milenio*, 20/06/2017. Tomado de https://web.archive.org/web/20150324190238/www.hoteldivisadero.com/nosotros.php . Captura del día 24/03/2015.

52. «El Chepe también siente miedo», *El Economista*. Tomado de https://www.eleconomista.com.mx/politica/El-Chepe-tambiensiente-el-miedo--20111127-0065.html

53. Para medir la inseguridad no bastan cifras. En 2013, una mujer falleció por mala atención y tardía tras una hemorragia posparto. En Témoris, personal del Chepe

había accedido a trasladarla, pero el médico que debía acompañarla se negó por ser «muy peligroso viajar en tren por la inseguridad en la zona». Tomado de www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Comunicados/2016/Com_2016_227.pdf

54. «Hotel Divisadero Barrancas: negocio nacido de un sueño», *Milenio*, Torreón, Coahuila, 20/06/2017. http://www.milenio.com/estados/hoteldivisadero-barrancas-negocio-nacido-sueno

55. Los *toy trains* indios incluidos en la lista de la Unesco se pueden consultar en http://whc.unesco.org/en/list/944

56. «India moves to ban passengers travelling on top of trains», *The Telegraph*, 18/02/2010. Consultado en http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/india/7260838/India-moves-to-banpassengers-travelling-on-top-of-trains.html

57. «Four in MP complain of eyesight loss after surgery», *The Tribune*, 12/01/2016. Consultado en http://www.tribuneindia.com/news/nation/four-in-mp-complain-of-eyesight-loss-after-surgery/182618.html

58. Olazábal, Víctor, «India quiere paliar la escasez de agua con un faraónico proyecto para unir los ríos de todo el país». Consultado en http://www.publico.es/internacional/india-quiere-paliar-escasez-agua.html

59. Kaushik, H., «6 Rajasthan tigers in Kuno, MP afraid of losing lions». Consultado en https://timesofindia.indiatimes.com/city/ahmedabad/6-Rajasthan-tigersin-Kuno-MP-afraid-of-losing-lions/articleshow/47350151.cms

60. Histórico de candidaturas a integrar la lista del Patrimonio Mundial: http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5403/

61. «Suníes y chiíes: un viejo pero muy actual cisma». https://www.elmundo.es/internacional/2016/01/05/568ac2be268e3e3a2b8b4624.html

62. https://www.britannica.com/event/Iran-Iraq-War

63. Los zigurats eran pirámides escalonadas propias de la arquitectura asiria y caldea. Chogha Zanbil es uno de los escasos que se conocen fuera de Mesopotamia, aunque por pocos kilómetros.

64. Respecto al velo islámico (genéricamente hiyab), el propio hiyab es a veces un sencillo pañuelo, a veces floreado, que cubre la cabeza; el chador, muy común en Irán, tapa de la cabeza a los pies, pero no la cara; sí la tapan el *niqab* y el burka, poco comunes en Irán.

65. A la llegada al poder de Donald Trump, el acuerdo nuclear firmado en 2016 con Irán conllevaba la retirada, tras una década, de las sanciones por las políticas de Ahmadineyad, y había capital occidental listo para invertir allí. Rohaní representaba la vía moderada frente a Ahmadineyad; volvió a ganar en mayo de 2017 y se mostró conciliador, pero Trump dijo que Irán «no respeta el espíritu del pacto nuclear» y se dejó agasajar por los príncipes saudíes.

66. Kapuściński, Ryszard, *El sha*, Anagrama, Barcelona, 2006.

67. En septiembre de 2018, el ataque a un desfile militar en Ahvaz mataría a veinticinco personas. Donald Trump había cortado relaciones con Irán, fijado un nuevo embargo y, para el régimen iraní, apoyado el ataque: https://www.europapress.es/internacional/noticia-iran-despide-victimas-atentado-ahvaz-clamando-venganza-20180924084230.html

68. González, Enric, «La madre de todas las mentiras», *El País*, 31/12/2006. Tomado de https://elpais.com/diario/2006/12/31/internacional/1167519613_850215.html

69. «How Iran's Khuzestan went from wetland to wasteland», *The Guardian*, 16/04/2017. Tomado de www.theguardian.com/world/iran-blog/2015/apr/16/iran-khuzestan-environment-wetlands-dust-pollution

70. Elling, Rasmus Christian, «Abadán: Oil City Dreams and the Nostalgia for Past Futures in Iran». Tomado de https://ajammc.com/2015/02/16/abadan-oil-city-

dreams/
71. En la página belga berail.be se muestra una locomotora tipo RSD-1 en Dorud, y en el pie de foto se lee: «En Irán, el calor era tan intenso que las diésel ALCo maniobraban con las puertas de los motores arrancadas pese al riesgo de que se les metiera arena».
72. Un vívido relato de aquellos hechos es el del periodista mexicano Témoris Grecko, *La ola verde*, Libros del K.O. Madrid, 2013.
73. El Ejército iraní luchaba en Siria, en una alianza junto a Rusia, contra el Estado Islámico.
74. A día de hoy, los estadounidenses no pueden entrar en Irán salvo con un viaje organizado. En mayo de 2017, mi exención de visado como europeo para Estados Unidos sería revocada en au-tomático por un decreto de la era Obama. Tendría que explicar en entrevista personal el motivo de mi visita a Irán. Tras ello, pedí un visado regular, lo pagué y se me concedió.
75. Gorritos de lana con orejeras y dos hilos que cuelgan de ellas, propios de regiones andinas.
76. https://www.jeuneafrique.com/434766/politique/jour-5-mai-1947-a-moramanga-larmee-coloniale-francaise-tire-train-transportant-166-prisonniersmalgaches/
77. https://web.archive.org/web/20170909215403/http://www.fao.org/emergencies/countries/detail/en/c/161541/
78. Mulet, J. M., «¿Por qué ya no quedan naranjas sanguinas en Valencia?» https://elpais.com/elpais/2017/10/14/eps/1507932335_150793.html
79. En cambio, no vi rastro de las hermanas Brontë. Su apellido había sido Brunty, pero se cree probado que el padre lo alteró en honor a Horatio Nelson. En 1799, cinco años antes de vencer y morir en Trafalgar, Nelson ayudó a Fernando I, Borbón, a recuperar Nápoles, y recibió tierras y el título de duque de Bronte.
80. Traducido de Van Den Abbeele, Georges. *Travel As Metaphor: From Montaigne to Rousseau*. Univ. of Minnesota Press, 1992.
81. Theroux, Paul, *Las columnas de Hércules*, Santillana Ediciones Generales. Madrid, 2010.
82. Maupassant, Guy. *Sicilia,* Casimiro Libros. Madrid, 2013.
83. Egidio lamentaba que, a veces, había campesinos en medio de la vía y no les daba tiempo a verlos. Pero, con los jóvenes, los accidentes eran más absurdos: «Consiste en hacerse un selfi con el tren lo más cerca posible. Y a veces los hemos golpeado. Hace unos días uno quedó en coma».
84. Misuraca, Fara y Grasso, Alfonso, *L'oro del diavolo, lo zolfo*. http://www.ilportaledelsud.org/zolfo.htm
85. Mount Etna Disaster – Sicily (1923). British Pathé. https://www.youtube.com/watch?v=JEUISUaTf7M
86. A. Cavallaro, *Eruzioni storiche nel territorio di Linguaglossa*, Palermo, 1987. Consultado en: http://www.linguagrossa.it/I%20miei%20lavori.htm
87. El relato íntegro, firmado por S. Privitera, lo rescata Cavallaro en la página citada.
88. http://www.bronteinsieme.it/BrIns_en/2st_en/eruption-1843_en.html
89. De los 5,5 millones de refugiados sirios totales a final de 2016 (solo parte de los 12 millones de desplazados forzosos, un 65 por ciento de la población siria), Turquía acogía a 2,8 millones. Fuente: https://www.acnur.org/5ab1316b4.pdf
90. Zambrana, Marga. «La Turquía laica bajo amenaza». Consultado en: https://elpais.com/internacional/2017/01/07/actualidad/1483788482_414638.html
91. https://www.aljazeera.com/news/2016/07/turkey-prime-minister-coup-attempt-

foiled-160716001125028.html
92. Kigsley, Patrick (traducido por Emma Reverter), «Por qué muchos turcos siguen apoyando al autoritario Erdogan: “Es uno de los nuestros”». Consultado en https://www.eldiario.es/theguardian/turcos-siguen-apoyando-autoritario-Erdogan_0_539296815.html

PAISAJEROS
Veinte viajes en tren y sus protagonistas

Pablo Zulaica Parra

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor.
La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías.
Al comprar este ebook estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.
En **Grupo Planeta** agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan seguir desempeñando su labor.
Dirígete a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesitas reproducir algún fragmento de esta obra. Puedes contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 917021970 / 932720447.

© Pablo Zulaica Parra, 2023
© del prólogo, Ander Izagirre, 2023
© del diseño de la portada, Sophie Guët
© Editorial Planeta, S. A., 2023
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España) www.planetadelibros.com
www.geoplaneta.com

Primera edición en libro electrónico (epub): abril del 2023

ISBN: 978-84-08-27267-0 (epub)

Conversión a libro electrónico: Acatia www.acatia.es

¡Encuentra aquí tu próxima lectura!

¡Síguenos en redes sociales!